LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 4 APRILE 1939 - XVII E. F.

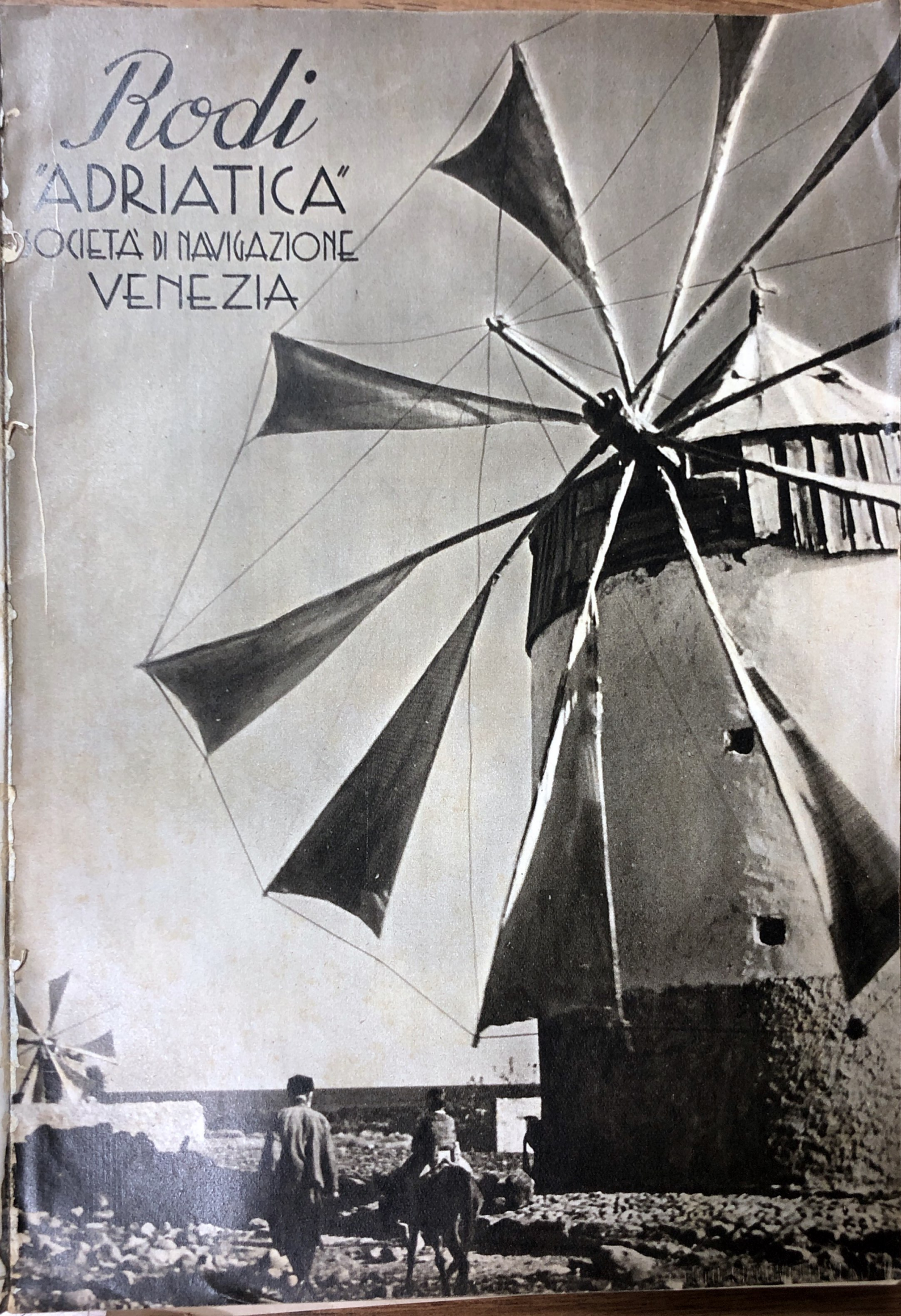
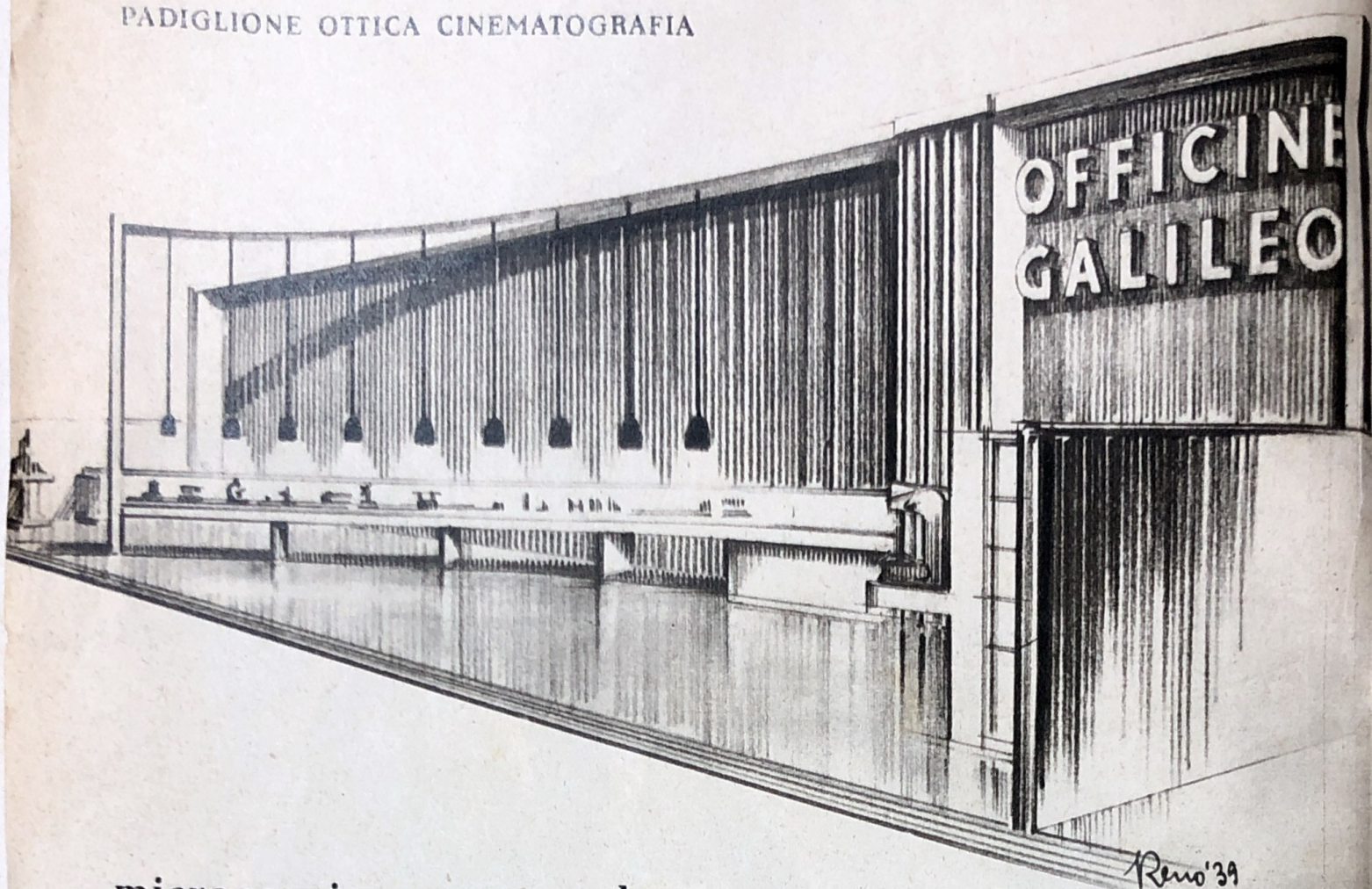
PRIMA DEL CONVITO
Quadro di CARLO MOLL

Carlo Moll, pittore ed incisore, nacque a Vienna nel 1861 e fu allievo di Cristiano Griepenkerl e di Emanuele Schindler. Nei suoi lavori, alla preziosità del verismo col quale sono riprodotti i più lievi dettagli d'ogni scena fa riscontro lo spirito che animò tutta la buona pittura dell'800. Difatti la realtà quasi fotografica di questo quadro, giustamente celebre, ci prende forse meno di quanto meriti la tecnica pittorica di cui sfoggiò l'Autore, mentre ci afferra l'anima dell'opera: il silenzio e la delicata ansia dell'attesa di un'ora felice.

Alla penombra discreta ed al silenzio in cui la gran tavola è stata preparata con tanta ricchezza di argenti, di cristalli, di fiori, la fantasia nostra fa succedere sfolgorio di luci e voci gioiose; ed osservando la figura della Signora e padrona sentiamo ch'ella sembra porsi l'interrogativo: ho pensato a tutto? Pietanze e frutti, dolci e vini, tutto deve essere perfetto e l'occhio della Signora vuole accertarsene. Ma d'una cosa sola, forse, la Signora non s'è preoccupata, dell'olio, se per la cucina e le insalate usa Olio d'Oliva Dante, che già alla fine dell'800, nell'epoca del quadro, era molto introdotto.

L'Olio d'Oliva Dante ha ormai vecchia reputazione, come si vede, ed è preferito dai buongustai che sanno di poter contare sulla sua purezza e sul profumo che gli deriva dalle olive fresche sane e mature dalle quali è spremuto.

L'Olio d'Oliva Dante è prodotto dalla Casa **Giacomo Costa fu A. di Genova**; in recipienti originali e sigillati è venduto ovunque, alle migliori condizioni di prezzo.

Rodi
"ADRIATICA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE
VENEZIA

ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 4
APRILE

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

TURISMO

La costituzione a Berlino di una "Camerata Turistica Internazionale".

Nel gennaio scorso ha avuto luogo a Berlino, presso il Ministero della Propaganda, una riunione dei Rappresentanti gli Enti ufficiali del turismo italiano, germanico e giapponese. Fra i convenuti è stata decisa la costituzione di una «Camerata Turistica Internazionale».

Questa associazione, che ha per iscopo il collegamento cameratesco tra gli Enti e le organizzazioni ufficiali del turismo, mira alla intima intesa e alla collaborazione delle personalità che dirigono gli Enti stessi, le quali, intrattenendo fra loro cordiali rapporti personali, potranno più facilmente comunicarsi i risultati ottenuti dalle esperienze dei rispettivi Enti nel campo turistico internazionale.

A presiedere l'Associazione è stato chiamato il dott. Gert Winter, mentre S. E. Probo Magrini, Direttore Generale per il Turismo presso il Ministero della Cultura Popolare, e S. E. Esser, Sottosegretario al Turismo presso il Ministero della Propaganda del Reich, sono stati assunti alla presidenza onoraria e il Delegato per l'Italia, comm. rag. Mario Mengoni, Ispettore Generale dell'ENIT, ne è stato nominato Vice Presidente.

Porgiamo alla Camerata Turistica Internazionale, che stringe in intima collaborazione gli esponenti ufficiali del turismo delle tre Potenze dell'Asse, il saluto augurale della nostra Consociazione.

I Concorsi della C.T.I. "per la sicurezza del traffico".

La Consociazione Turistica Italiana, nell'intento di imprimere più efficace impulso alla propaganda per la sicurezza della circolazione, ha indetto tre Concorsi dotati di 15.000 lire di premi. Le norme delle interessanti gare sono state pubblicate nel fascicolo di febbraio de *Le Vie d'Italia*. Ricordiamo ai Lettori i temi dei tre Concorsi, che si chiudono il 31 agosto 1939-XVII.

Concorso N. 1. - Propaganda nelle scuole. – I Concorrenti sono invitati a proporre:

a) un programma di insegnamento delle norme sancite ai fini di una ordinata e sicura circolazione, nelle classi elementari, graduato secondo la crescente maturità degli alunni, e tale da suggerire al maestro i procedimenti didattici più efficaci a suscitare l'interessamento dello scolaro, quali la riproduzione iconografica di determinate condizioni del traffico e delle norme che lo regolano, giuochi riproducenti lo svolgimento della circolazione, versi rimati e filastrocche per facilitare mnemonicamente la cognizione dei principali precetti di prudenza da osservarsi dai più piccoli, ecc.;

b) il testo di un opuscolo che, con l'ausilio di un'ampia ed efficace iconografia, mostri con la massima evidenza al ragazzo lo svolgimento del traffico lungo le strade cittadine e in aperta campagna, richiamando la sua attenzione sui pericoli della strada.

Concorso N. 2. - Propaganda fra i ciclisti. – I Concorrenti sono invitati a compilare il testo di una pubblicazione da distribuirsi largamente fra i ciclisti, e particolarmente fra i giovani e le classi popolari, per richiamarli all'osservanza delle norme vigenti, al duplice scopo di tutelare la propria sicurezza e l'incolumità degli altri utenti della strada.

Il testo, redatto in forma piana e familiare, dovrà soprattutto servire di commento didascalico alle illustrazioni, le quali potranno essere provviste dal Concorrente, che dovrà – quanto meno – suggerirne il soggetto.

Concorso N. 3. - Propaganda fra gli automobilisti. – I Concorrenti sono invitati a compilare un manualetto che illustri all'automobilista, in stile vivace e suggestivo, quanto è necessario sappia e faccia per guidare correttamente il suo veicolo. Il manualetto dovrà servire alla preparazione psicologica del guidatore, illustrando, oltre alle norme di legge, precetti di civismo, di cortesia, di intelligente tolleranza, indispensabili all'automobilista rispettoso dei diritti altrui e dei doveri propri.

Al vincitore di ciascun Concorso sarà assegnato dalla C.T.I. un premio, indivisibile, di L. 3000 in Buoni del Tesoro.

La C.T.I. mette inoltre a disposizione della Giuria un'ulteriore somma di L. 6000 da suddividersi fra i Concorrenti che, pur non avendo conseguito un premio, saranno ritenuti meritevoli di speciale riconoscimento.

Variazioni nei prezzi della lira turistica.

Le due nuove variazioni nei prezzi della lira turistica, decretate lo scorso febbraio dal Ministero Scambi e Valute, rispecchiano il crescente valore della nostra moneta in confronto alla valuta olandese e a quella lettone. Infatti, i nuovi prezzi stabiliscono che per acquistare cento lire turistiche occorrono fiorini olandesi 8,80 e *lats* (Lettonia) 25,55, mentre i prezzi precedenti erano rispettivamente di 8,75 e 25,50.

Ascesa di Cortina nell'organizzazione degli sport invernali.

In occasione di un importante raduno tenutosi a Cortina lo scorso febbraio, è stata data relazione al Ministro della Cultura Popolare on. Alfieri delle opere di recente costruzione collaudate in occasione del campionato mondiale di guidoslitte, e dello svolgimento dei lavori in corso per la realizzazione degli altri impianti sportivi, a favore dei quali il Duce ebbe a manifestare il suo personale interessamento. Il Ministro si è compiaciuto del lavoro svolto e dopo avere constatato che nella presente stagione il movimento turistico non è stato inferiore a quello delle migliori stagioni precedenti, anche per quanto riguarda l'afflusso della clientela straniera, ha tracciato precise direttive per l'ulteriore sviluppo del piano di potenziamento turistico e sportivo di questo centro. Sono state discusse nuove iniziative e presi in esame nuovi progetti in materia, in vista delle competizioni sportive mondiali che saranno assegnate a Cortina d'Ampezzo nei prossimi anni. Si annuncia, quindi, che il Consiglio direttivo della

Federazione Internazionale di Sci, in una riunione tenuta a Zakopane lo scorso febbraio, ha affidato l'organizzazione del campionato mondiale per il 1941 alla Federazione Italiana Sport Invernali. La sede dei campionati del mondo in quell'anno sarà Cortina d'Ampezzo.

Magnifico tempio etrusco venuto in luce presso Perugia.

Lo scorso anno furono iniziati i lavori di escavo dell'antica Urbinum Hortense a Collemancio di Cannara (Perugia). Di recente, al limitare della porta più alta della zona archeologica (la città sepolta si estende presumibilmente sopra un'area di circa 80 mila mq.), è stata completata la esumazione di un magnifico tempio etrusco, di sommo interesse per la sua struttura e per le sue particolarità. Il tempio consta di tre celle e di due pronai grandiosi, il tutto in blocchi ciclopici di arenaria combacianti senza calce. Lungo il lato destro del tempio è stato rinvenuto un buon tratto della strada romana, perfettamente conservata, di circa quattro metri di larghezza. Oltre alla strada, è stata rimessa in luce una interessantissima piccola basilica cristiana di frammentaria costruzione, sorta probabilmente dopo la distruzione del Municipio da parte di Totila.

La Terrasanta abbandonata dalle Compagnie turistiche inglesi, che organizzano escursioni a Roma per la Pasqua.

Le Agenzie turistiche inglesi, d'accordo con le Compagnie marittime britanniche, hanno esaminato l'opportunità di escludere la Palestina da tutti gli itinerari turistici e di non organizzare né crociere, né escursioni collettive per la Terrasanta sino a quando non sia stabilizzata la situazione politica locale. Di conseguenza, per la imminente Pasqua, nessuna crociera o escursione sarà organizzata per Gerusalemme e il Santo Sepolcro. Invece, entro la prima decade di aprile, saranno promosse crociere ed escursioni di brevissima durata per Napoli e Roma, a prezzi ridottissimi, che permetteranno, specialmente ai turisti cattolici, di assistere alle solenni funzioni pasquali nelle basiliche romane e ai suggestivi riti del Venerdì Santo al Colosseo e in San Pietro.

Il "Maggio Musicale Fiorentino".

Il « Maggio Musicale Fiorentino » conserverà anche quest'anno il carattere artistico che distingue questa manifestazione, assicurandole fama mondiale. Il programma musicale, al quale concorreranno i massimi artisti lirici italiani, comprende opere di grande repertorio, come il *Trovatore*, accanto ad altre da tempo non rappresentate nei teatri italiani, quali il *Guglielmo Tell* del Rossini, le *Astuzie femminili* del Cimarosa, nella rielaborazione fattane da Ottorino Respighi. L'opera nuova italiana che vien data quest'anno è il *Re Lear*, di Vito Frazzi, su libretto di Giovanni Papini. La partecipazione straniera è rappresentata dal *Vascello fantasma* di Riccardo Wagner, interpretato da artisti e da masse corali tedesche; da *L'Enfant et les sortilège* del Ravel, e dalla *Persefone* dello Strawinsky; queste due ultime nuove per l'Italia. Anche le manifestazioni sinfonico-corali avranno considerevole ampiezza. Il « Maggio Musicale Fiorentino » si con-

cluderà con spettacoli all'aperto: *La Strega* del Grazzini, rappresentata in piazza de' Peruzzi, e *L'Aminta* del Tasso, che troverà nel Giardino di Boboli la cornice più adatta e più suggestiva per il suo soggetto pastorale.

Una linea di grande turismo fra Trieste ed Arabba.

Si è recentemente inaugurato un nuovo servizio automobilistico settimanale di grande turismo da Trieste ad Arabba. Le corriere portano folle di sciatori ad Arabba, da cui si diramano le vie per Passo San Pellegrino, Falcade, Corvara, Pordoi, Falzarego. Questa nuova linea automobilistica per le Dolomiti si dimostra opportuna per varie considerazioni: perché garantisce un servizio settimanale regolare fra Trieste e il Bellunese, e perché offre un trasporto particolarmente economico. D'estate, poi, il servizio potrà essere esteso fino a Bolzano, col risultato di stabilire così comunicazioni rapide per coloro che vogliono andare in montagna, ed anche per quelli che dal Brennero scendono in Italia a gustare le delizie di un soggiorno sulle spiagge dell'Adriatico orientale.

Una "Settimana di musica sacra" a Monreale.

L'Azienda Autonoma per il Turismo di Palermo e Monreale ha organizzato quest'anno nello storico Duomo di Monreale – la magnifica mole elevata da Guglielmo II il Normanno – una « Settimana di musica sacra » d'interesse internazionale, durante la quale verranno eseguite, dall'11 al 16 aprile, esecuzioni musicali di Schubert, Monteverdi, Perosi, Beethoven e altri compositori. Parteciperà ai concerti il celebre « Coro Palestrina » di Budapest e dirigeranno i maestri Previtali, Weingartner e Waszy.

La manifestazione è inquadrata nel programma delle molteplici attrazioni turistiche allestite dalla « Primavera Siciliana » tra le quali menzioniamo gli « Spettacoli classici » a Siracusa e la « Mostra della Moda » a Taormina. Notevoli sono le agevolazioni marittime e ferroviarie concesse per la « Primavera Siciliana ».

Una mostra retrospettiva del pittore Sebastiano Guzzone.

Nella prossima estate sarà organizzata a Militello in Val di Catania, nei locali del magnifico ex Monastero dei PP. Benedettini, una mostra retrospettiva del pittore Sebastiano Guzzone. Non si tratta di un artista ignorato, che abbia ancora da conquistarsi una rinomanza almeno cittadina e, di riflesso, nazionale; ma di un pittore noto in Italia ed all'estero, che ha conseguito più di un successo, e dalla critica del suo tempo fu considerato uno dei giovani più coscienziosi e più dotati di temperamento artistico. Fu amico e collega del Basile e del Sartorio e si distinse dipingendo soggetti comuni ai grandi Maestri del Rinascimento.

Nato a Militello il 13 settembre 1856, studiò a Roma nell'Accademia di S. Luca; poi visitò attentamente le città umbre, tornandone col cuore e la fantasia commossi d'entusiasmo per l'arte quattrocentesca. L'opera sua migliore, *La morte del Petrarca*, fu esposta e premiata a Venezia nell'87. Morì a Firenze il 2 febbraio 1890, dopo aver affermato una sicura personalità artistica.

Alla confluenza dell'Isarco e della Talvera, dove l'Adige rallenta il suo corso ad accogliere benevolmente le loro acque in una piana che nel naturale pittoresco rigoglio contrasta la severa immobilità dei monti circostanti, si adagia Bolzano, città prospera ed operosa, centro rinomato di soggiorno e turismo.

Paesaggio senza pari, bellezze alpine temprate da latina armonia, vengono offerte all'ammirazione dell'ospite da una organizzazione turistica alberghiera pronta ad ogni esigenza per rendere accessibile all'umana contemplazione l'insuperabile splendore della regione.

La città invita alla sosta: nella quiete dei suoi viali, nel conforto di alberghi per ogni possibilità, negli attrezzati campi di tennis, golf, tiro a volo, pace e riposo sono le note salienti, mentre un vasto galoppatoio e un "lido" modernissimo danno vita ad ogni sportiva aspirazione. Un clima che non conosce sbalzi, un cielo sereno non offuscato da nebbie consigliano permanenze lunghe per ristoro e convalescenza. Il soggiorno dà bando alla noia; la varietà delle passeggiate vicine offre sempre visioni ridenti, inattesi panorami. Fra boschi e prati, in mezzo a vigneti e a frutteti si snodano le passeggiate del Guncinà, di S. Osvaldo, di Francesco Petrarca, del Virgolo, mentre in città i Lungo Talvera Beatrice di Savoia, S. Giorgio e Sant'Antonio nel primaverile profumo, nella autunnale gamma di colori fanno sentire il loro costante richiamo. In questa fiorente cornice pulsa inoltre a battito crescente la città industriale, che bene intona con l'opera della natura l'umano volere. Per le escursioni nel mondo fatato delle Dolomiti nell'alta valle dell'Adige, nelle più riposte valli, Bolzano offre al turista ferrovie di montagna, autolinee, filovie, sì da permettere la più ampia scelta dell'ideale soggiorno.

Nel primo cinquantenario della sua morte, che si celebrerà il prossimo anno, le sue ceneri ritorneranno dal cimitero di Trespiano in Firenze alla sua terra natia.

Un albergo con tariffe differenziali.

Un albergo tedesco ha adottato nel suo esercizio prezzi proporzionalmente decrescenti, secondo la durata di soggiorno dei suoi clienti. Se per la prima notte la camera costa, ad esempio, 25 lire, la seconda costa 20, la terza 17. Sembra che l'albergatore, con questa innovazione, abbia visto aumentare notevolmente il numero degli ospiti e la durata del loro soggiorno. D'altra parte, egli afferma che le spese di sistemazione, pulizia, ecc. si ammortizzano in proporzione alla durata del soggiorno.

Dodici anni di turismo in Francia.

In uno studio sulla funzione del turismo quale fattore dell'economia nazionale, il segretario generale della sezione alberghiera della Confederazione nazionale francese riferisce i dati relativi alle spese dei turisti stranieri in Francia dal 1928 al 1937:

1928 fr.	11.500.000.000	1933 fr.	1.800.000.000
1929 »	8.000.000.000	1934 »	1.440.000.000
1930 »	9.000.000.000	1935 »	1.250.000.000
1931 »	4.000.000.000	1936 »	1.400.000.000
1932 »	2.000.000.000	1937 »	2.500.000.000

Come si rileva da questi dati, la diminuzione è sempre stata costante dal 1928 al 1935. Vi fu una ripresa nel 1937, giustificata dal fatto che in quell'anno ebbe luogo l'Esposizione Universale.

Il ponte mobile Brindisi-Valona.

L'ing. Buonomo, di cui sono noti i vari progetti e la campagna condotta da decine di anni in favore della Transbalcanica Roma-Brindisi-Valona-Salonicco-Istambul, ritorna sulla questione in una sua pubblicazione recente, che ha precisamente il titolo suindicato, proponendo una soluzione provvisoria. Egli mantiene fermo il suo progetto di un servizio di navi traghetto da Brindisi a Valona, ma per il percorso ulteriore, date le difficoltà che ostacolano la costruzione di una ferrovia, propone di sostituirla con servizi automobilistici ad orario prestabilito. Egli osserva: « L'intensificazione dei trasporti automobilistici sull'altra sponda sopperisce alla grande deficienza di ferrovie in una plaga vastissima. Sulla costa orientale dell'Adriatico il porto più lontano dal Quarnero, che sia sbocco di ferrovie a scartamento normale, è Spalato, e giù di lì per tutta la costiera della Jugoslavia, dell'Albania e della Grecia non se ne trova altro: perfino il porto di Patrasso è collegato al Pireo da una ferrovia dello scartamento da un metro ».

Vi è, dunque, una estesa zona – quasi un terzo dell'Italia – completamente sprovvista di ferrovie. In nessuna parte d'Europa, meno nelle regioni glaciali, si riscontra tanta estensione territoriale priva di strade ferrate e tanto sviluppo di coste non facilmente accessibili dal mare.

L'ing. Buonomo propugna pertanto l'istituzione di un servizio combinato ferroviario (sul percorso italiano) – marittimo (con la nave traghetto da Brindisi a Valona, attraverso l'Adriatico) – automobilistico (sul percorso orientale).

TURISMO NAUTICO

Pochi e... incontentabili!

In questa rubrica ripetute volte ci siamo intrattenuti sulle cause che ostacolano la diffusione del turismo nautico, sui prezzi elevati delle barche, sul caro-benzina, sulla legislazione antiquata, sulle complicazioni burocratiche, ecc., trovando sempre il pieno consenso degli interessati, i quali hanno aggiunto alle nostre le loro lamentele e offerto innumerevoli elementi di fatto a conferma di quanto andavamo esponendo.

Ci sia concesso ora di esporre francamente un'altra delle cause, e non la minore, di questo nostro clima poco favorevole allo sviluppo del turismo nautico e di constatare che la responsabilità ne ricade proprio su buona parte di questi interessati nostri informatori.

Non se ne offendano i lettori e comincino a pensare che in tutte le cose di questo mondo la forza consiste nel numero. E non ci si adagi senz'altro sul comodo giro vizioso: – Siamo pochi perché esistono tutti questi ostacoli e queste difficoltà, e se per poterli eliminare dovremo essere in molti, vuol dire che rimarremo eternamente allo stesso punto.

Non si ragiona in questo modo. Se noi, pionieri della bicicletta e dell'automobile, ci fossimo lasciati scoraggiare dagli ostacoli che un tempo si frapponevano al nostro cammino – ostacoli al cui confronto quelli che si oppongono al turismo nautico sono come la foglia di rosa nel letto del Sibarita – oggi non avremmo oltre quattro milioni di biciclette ed oltre mezzo milione di automobili in circolazione. Vogliano i giovani interrogare, a questo proposito, coloro che hanno i capelli bianchi, e ne sentiranno delle belle su quanto accadeva alla fine dell'Ottocento ed ai principi del secolo a quei disgraziati che, per necessità o per diletto, volevano servirsi dei nuovi mezzi di locomozione.

Si cominci, dunque, ad eliminare o a ridurre le conseguenze di quelle cause, mettendo in opera un po' di buon senso e di buona volontà.

Le barche sono care, ma come potrebbe essere altrimenti? Appena un cantiere ha costruito tre o quattro barche di un determinato tipo che sembra dover riuscire bene accetto a molti, ecco che il quarto o il quinto committente chiede, sì, quel tipo, ma un poco più lungo o più corto, più stretto o più largo. E così, il cantiere, che contava di rifarsi delle spese di studio e di impianto dividendole su venti o trenta barche eguali, deve necessariamente aumentare il prezzo delle tre o quattro che è riuscito a costruire.

Nello scorso anno, con grandi appoggi da parte delle Gerarchie e della stampa, vennero lanciati

due tipi di imbarcazioni da crociera, molto ben riusciti, a parer nostro, costruiti in base a lunghi studi da persone molto pratiche anche di turismo nautico. Abbiamo avuto occasione di parlarne e di illustrarne i pregi con almeno un centinaio di interessati, i quali parevano impazienti di vedere in acqua i primi esemplari di quelle barche per ordinarne una ed andarsene finalmente a zonzo sul mare. Orbene, non uno si è accontentato di quelle barche come erano state studiate e costruite. Prima era parso loro impossibile che si potessero avere imbarcazioni del genere a prezzi così miti, poi, una volta costruite, i compratori si erano dileguati.

Si conoscono attualmente in Italia almeno trenta tipi diversi di barche a vela da regata e numerosi tipi da passeggio, costruiti, in genere, secondo una lunga tradizione, in base agli usi locali. Si tratta di tipi noti, di cui ogni cantiere possiede disegni e modelli, e quindi ottenibili a prezzi relativamente miti. Sembrerebbe, perciò, che il neofita non dovesse avere se non l'imbarazzo della scelta. Invece, in realtà, accade che nessuno ne è soddisfatto, e noi riceviamo giornalmente visite di persone che ci chiedono consiglio non per la scelta di questa o quella barca già esistente in commercio, ma per averne un'altra diversa da tutte. E si meravigliano udendo che soltanto per lo studio e il disegno di un nuovo tipo occorrono quattro o cinquecento lire di spesa.

Si lamenta il caro-benzina e si invocano agevolazioni che non si possono ottenere appunto per l'impossibilità di organizzare in tutta Italia uno speciale servizio ad uso di poche persone. Si cominci, dunque, ad accettare i prezzi attuali, contentandosi di brevi gite e di modeste velocità.

Si trova che le leggi non vengono applicate o sono male interpretate: ma anche questi inconvenienti sono conseguenza delle scarsissime occasioni che hanno i funzionari di potersi occupare della materia in modo che in breve si arrivi a formare quel complesso di casi pratici, di sentenze, risoluzioni di quesiti, ecc., che giovano alla interpretazione della legge meglio della legge stessa, considerata nella sua espressione letterale.

Franchezza e decisione, dunque, egregi amici! Sentite davvero la passione pel mare? Ed allora decidetevi senz'altro ad adeguare le vostre pretese alla vostra borsa ed a quello che il mercato vi offre, assoggettandovi alle esigenze delle autorità locali. La vera passione non bada a sacrifizi. Ma se questa *vera* passione non esiste, è inutile insistere: rinunziate senz'altro al mare ed alla nautica.

Le speranze sono nell'O. N. D.

Quello che l'unione dei singoli, difficile a realizzarsi, non potrà fare, si ha ragione di attenderlo dall'azione di alcuni Dopolavoro delle città marinare. C'incoraggia a sperarlo uno dei molti articoli che un altro banditore della causa marinara, A. S. Celle, va pubblicando, apparso sul *Giornale di Genova*, a proposito della costituzione di una sezione nautica del Dopolavoro dei dipendenti della marina mercantile. Il Celle pensa giustamente che la *popolarizzazione* dei diporti nautici potrà essere ottenuta estensivamente, alle condizioni che seguono:

a) ridurre al minimo (50 lire all'anno) la quota di custodia delle barche;

b) disporre di un ricovero coperto per quando le barche sono in disarmo;

c) semplificare le formalità burocratiche;

d) pagare le imbarcazioni a rate.

Una buona notizia.

È noto il successo che ebbero, nel 1936 e 1937, le riunioni veliche all'Idroscalo di Milano, organizzate dal Circolo Velico Naviglio e dalla Sezione di Milano della Lega Navale Italiana. Successo specialmente come numero di imbarcazioni partecipanti (un centinaio), ma non sportivo, perché proprio in quei giorni il vento si dette alla latitanza. Alcuni vollero vedere in questo fatto la impossibilità di organizzare a Milano manifestazioni del genere, come se non fosse notorio che anche in mare si succedono a volte giornate e giornate di calma piatta. Infatti, nelle grandi regate a vela internazionali che si svolgono a Genova ogni anno, durante quindici giorni di pieno inverno, nelle due ultime riunioni si ebbe proprio a lamentare l'assenza totale del vento in quasi tutte le giornate.

Siamo lieti ora di apprendere che quest'anno, nei giorni 27 e 28 maggio, avremo nuovamente all'Idroscalo di Milano due giornate di regate veliche. La notizia è importante anche perché ora all'Idroscalo esiste un reparto del Dopolavoro Comunale di Milano, i cui soci possono depositarvi imbarcazioni ed attrezzi. Anche all'Idroscalo milanese si potrà dunque fare del turismo nautico. Se il De Maistre ha potuto scrivere un libro viaggiando intorno alla sua camera, ben altre avventure degne di nota potrà registrare il dopolavorista ambrosiano, veleggiando in vista della Madonnina!

ROBERTO DEGLI UBERTI

raselet
SE ESISTESSE UN RASOIO...
...che radesse senza lame e senza insaponatura, a pelle asciutta, rendendo più sana e giovanile la pelle, un rasoio praticissimo sempre pulito e sempre pronto per l'uso, lo acquistereste Voi?
Questo rasoio esiste: È IL RASOIO ELETTRICO
raselet
Acquistatelo dal Vostro Rivenditore abituale.
L'italianissimo RASELET, il rasoio dell'autarchia, è il più venduto dei rasoi elettrici in Inghilterra, in Germania e in Francia!

AERONAUTICA

Innovazioni nei collegamenti aerei italiani per il Levante.

A decorrere dal 16 febbraio c. a. sono state introdotte importanti innovazioni nell'esercizio delle linee aeree italiane che si spingono in Albania, in Grecia, nell'Egeo ed in Palestina.

Il capolinea della Trieste-Haifa verrà spostato a Roma. La nuova linea Roma-Brindisi-Atene-Rodi-Haifa sarà servita con aeroplani *SM 75*. La sua frequenza sarà trisettimanale. È contemplato il pernottamento ad Atene sia nei viaggi di andata sia in quelli di ritorno.

Anche la linea rapida Roma-Brindisi-Atene-Rodi sarà servita con aeroplani *SM 75*. La durata del viaggio è abbreviata e la frequenza resta trisettimanale. Le corse della linea diretta Roma-Rodi si alternano con quelle della linea Roma-Haifa, con sosta notturna ad Atene.

Sul percorso Trieste-Brindisi verrà esercita una linea trisettimanale con idrovolanti *MC 94*, che assicurerà la coincidenza da e per Atene, Rodi e Haifa.

Il tronco Roma-Brindisi, della linea Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco, verrà percorso da aeroplani *SM 73*, che a Brindisi troveranno la coincidenza da e per Roma a mezzo della linea rapida Roma-Rodi.

Il servizio aereo tra Roma e Barcellona ripristinato.

L'*Ala Littoria* ha ripristinato il servizio aereo regolare con Barcellona, con il seguente orario: martedì, giovedì e sabato, partenza da Roma alle ore 7,30; arrivo a Pollenza alle 9,50; partenza da Pollenza alle ore 10,50; arrivo a Barcellona alle 11,45.

Partenza per il viaggio di ritorno alle ore 12,45; arrivo a Pollenza alle ore 13,40.

Lunedì, mercoledì e venerdì: partenza da Pollenza alle ore 8,30; arrivo a Barcellona alle ore 9,25; partenza da Barcellona alle ore 10,20; arrivo a Pollenza alle ore 11,15; partenza per Roma alle ore 12,10; arrivo a Roma alle ore 16,30.

Acceleramento dei servizi aerei con la Libia.

L'*Ala Littoria* ha messo in servizio sulla linea trisettimanale Roma-Marsala-Tripoli alcuni idrovolanti veloci *Cant Zappata 506*, che permettono di assicurare in giornata una coincidenza a Tripoli da e per Bengasi.

Con l'entrata in vigore di questo servizio tanto Tripoli quanto Bengasi sono collegate giornalmente con l'Urbe.

Primato di altezza per autogiri stabilito in Germania.

Un autogiro *Focke Wulf F. W. 61* ha stabilito il nuovo primato internazionale d'altezza per autogiri, salendo alla quota di 2570 metri.

IL «FOCKE WULF F. W. 61».

Nuovo primato per aeroplani da turismo stabilito da un pilota tedesco.

Il capo pilota della fabbrica di aeroplani *Siebel*, il signor Ziese, con un apparecchio tipo *SI 202 Hummel*, ha battuto il primato mondiale di altezza per

IL «SI 202 HUMMEL».

apparecchi leggeri a due posti e a un motore di due litri di cilindrata minima, raggiungendo i 5982 metri.

Il primato precedente apparteneva a un apparecchio cecoslovacco con 4872 metri.

Servizio aereo tra Istambul e Berlino.

Il Governo turco ha concesso alla Società tedesca *Lufthansa* l'autorizzazione di organizzare un servizio aereo tra Istambul e Berlino, seguendo però un tracciato che verrà a suo tempo determinato.

Prolungamento fino al Siam dell'aviolinea Berlino-Teheran.

La *Lufthansa* ha iniziato trattative per il prolungamento fino al Siam dell'aviolinea per posta e passeggeri che, attualmente, da Berlino, con scalo a Bagdad, termina a Teheran.

La *Lufthansa* ha pure annunciato che, per il 1939, la linea aerea Germania-America del Sud, avrà una frequenza settimanale di 4 viaggi.

Iniziative dell'industria polacca a favore del turismo aereo.

Le officine aeree sperimentali polacche hanno recentemente costruito un nuovo apparecchio da turismo di piccole dimensioni, che ha già sostenuto le prove di collaudo all'aerodromo di Okecie. L'apparecchio è stato presentato al collaudo in diversi modelli *R.D.W.*

Si tratta di un piccolo monoplano del costo totale di 6200 *zloty*. Chi lo acquista riceve gratuitamente il motore offerto dalla Lega di difesa antiaerea, ha diritto a corsi gratuiti di pilotaggio, al ricovero gratuito dell'apparecchio e ad una dotazione di carburante sufficiente per 50 ore di volo.

La velocità massima del velivolo è di 170 km-h. Il consumo della benzina è di circa 10 litri per 100 km. Dopo l'esito delle prove la commissione ha deciso di iniziare la costruzione dell'apparecchio in serie.

Servizio aeropostale transatlantico.

L'inaugurazione del servizio aero-postale fra l'Inghilterra, Montreal e Nuova York è stata fissata, provvisoriamente, per il 1° giugno c. a.

Gli apparecchi usati su tale rotta saranno del tipo *Short Empire*, modificato con strutture rinforzate allo scopo di permettere maggiori carichi, e provvisti di meccanismo per il rifornimento in volo del combustibile.

Si lavora alacremente intorno alla sistemazione del nuovo aeroporto di Ennis, presso la foce del Shannon e per la base di idrovolanti di Rynanna. Una pista di circa 1000 metri è già in efficienza per l'impiego degli aeroplani a grosso carico.

Durante gli ultimi 15 mesi, sulla costa meridionale dell' Inghilterra sono stati compiuti vari esperimenti pel rifornimento di combustibile in volo, mentre durante i primi mesi dell'anno corrente verranno continuate le prove sulla stessa rotta che gli apparecchi dovranno seguire; in maggio saranno effettuati lunghi voli, nell'intento di provare i motori *Perseus* a valvole a manica e di completare l'allenamento degli equipaggi designati a compiere il servizio.

Le traversate in un primo tempo saranno settimanali nei due sensi; più tardi il servizio diverrà bisettimanale.

Il rifornimento di combustibile sarà fatto da apparecchi da bombardamento Handley Page *Harrow*, tre dei quali hanno subito le necessarie trasformazioni per lo speciale servizio. Durante il periodo sperimentale due di tali apparecchi saranno di stazione all'aeroporto di Terranova ed uno alla base irlandese. Dapprima gli idrovolanti saranno caricati con 46.000 libbre (= 20.850 kg.), quindi forniti, in volo sopra l'aeroporto, di altre 7000 libbre (= 3175 kg.) di combustibile.

Il primo apparecchio che verrà utilizzato in servizio è il *Cabot*, che sarà al comando del Capitano J. C. Kelly Rogers. Gli apparecchi gemelli *Connemara* e *Caribour* sono già stati varati, mentre il quarto, il *Clyde*, lo sarà prossimamente.

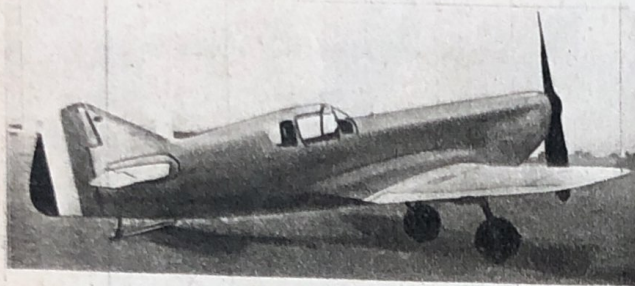
In un primo tempo la linea aerea servirà solo al trasporto della posta, mentre prima della fine del c. a. potranno essere ammessi a fruire del servizio sei passeggeri per ogni traversata

Aviolinea Europa-Cina.

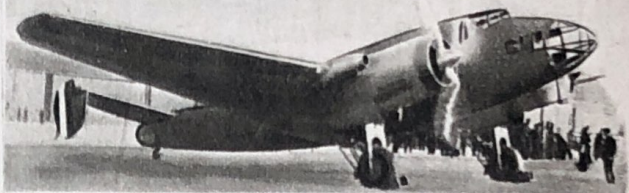
Le *Imperial Airways* hanno stipulato un accordo con il Governo cinese per l'istituzione di un servizio aereo per posta e passeggeri tra l'Europa e la Cina, attraverso lo Yünnan e la Birmania.

Tale aviolinea verrebbe esercitata in collaborazione dalle *Imperial Airways* e dalla *Cina National Aviation Corporation*, e sarebbe in coincidenza a Hong Kong con il servizio già esistente.

Nuovi prototipi francesi.

Il 19 gennaio u. s. il pilota Marcel Doret ha presentato, ad una delegazione di tecnici del Ministero dell'Aria francese, il nuovo prototipo da caccia *Dewoitine 520*. Con un motore *Hispano-Suiza 12 Y*

IL « DEWOITINE 520 ».

da 910 cavalli, l'aeroplano ha raggiunto la velocità massima di 525 chilometri all'ora.

Il giorno 20 dello stesso mese il pilota Doumex ha presentato il prototipo da bombardamento *Lioré 45*, bimotore da 1030 cavalli, del peso di 11 tonnellate. Durante il volo di prova effettuato alla quota di 5500 metri, l'apparecchio avrebbe raggiunto i 500 chilometri all'ora.

IL « LIORÉ 45 ».

Novecento nuovi piloti francesi per il 1939.

Il Ministero dell'Aria francese ha disposto che durante il 1939 vengano istruiti 900 nuovi piloti.

A questo scopo la Scuola di Istres cessa di essere l'unico centro di addestramento e viene utilizzata quale Scuola di perfezionamento, dove i piloti saranno avviati dopo aver ottenuto il brevetto militare in uno dei seguenti centri: Bourges, Ambérieu, Aulnat, Angers, Nîmes e La Rochelle.

Il primo periodo è previsto della durata di circa 7 mesi e quello di perfezionamento di 6 mesi.

L'aviolinea Marsiglia-Hanoi con apparecchi terrestri.

L'*Air France* ha stabilito di sostituire con apparecchi terrestri gli idrovolanti che fanno servizio sull'aviolinea Marsiglia-Saigon-Hanoi.

In conseguenza di tale determinazione la prima parte dell'itinerario sarà modificata nel modo seguente: Marsiglia - Corsica - Tunisi - Bengasi - Cairo - Lydda.

I servizi aerei civili in Cina.

Le due compagnie aeree civili cinesi *Eurasia* e *China National Aviation Co.*, la cui attività è stata quasi totalmente paralizzata dall'imperversare della guerra nel territorio della Cina, sono state sostituite da una nuova società aerea giapponese: la *Chung Hua Aviation Co.*, fondata nel dicembre scorso.

La sede della nuova società è a Pechino.

È prevista la prossima inaugurazione delle aviolinee Pechino-Sciangai; Sciangai-Hencou; Sciangai-Canton; Pechino-Dairen; Pechino-Tatung.

Il Continente americano attraversato in 7 ore e 45 minuti.

Un nuovo aeroplano da caccia *Lockeed*, bimotore, considerato il più rapido del mondo, il giorno 12 febbraio c. a. ha valicato il continente americano da March Field, vicino a Los Angeles in California, a Mithell Field, vicino a New York, in ore 7 e 45 minuti, avvicinandosi di molto al primato di Howard Hughes, che effettuò la traversata senza scalo in ore 7,28'25", alla eccezionale velocità oraria di chilometri 526,500.

La velocità media del nuovo apparecchio su questo percorso è stata di 515 chilometri all'ora, ma se si deduce il suo scalo di venti minuti ad Amarillo, nel Texas, la sua velocità di volo risulta quasi di 540 chilometri orari, e quindi superiore a quella di Hughes.

L'apparecchio, che era pilotato dal tenente Beniamino Kelsey, durante l'atterraggio a New York è rimasto distrutto e il pilota leggermente ferito.

Un indicatore della "velocità critica" costruito in America.

La società americana *National Advisory Committee Aeronautics* ha costruito uno speciale strumento per l'indicazione della velocità critica. Presso le estremità alari e vicino al bordo d'attacco stesso verrebbe collocato un indicatore di pressione: avanti ad esso sarebbe situato un piccolo piano a spigolo acuto destinato a risentire gli effetti della velocità critica molto prima dell'intero complesso dell'ala. Una volta raggiunta la velocità critica si chiuderebbe automaticamente un circuito elettrico e funzionerebbe nella carlinga un segnale acustico.

Un nuovo quadrimotore americano da trasporto.

Il *Boeing 307*, nuovo quadrimotore americano, sta per iniziare le prove di volo. Esso consiste nella versione civile del *Boeing 17*, noto col nome di *Fortezza volante*.

Il *Boeing 307*, poiché è designato ad operare ad alte quote, dispone di una cabina surcompressa.

I suoi 4 motori Wright Cyclone *G-102* da 110 CV permettono all'apparecchio di sviluppare una ve-

locità di crociera di 210 miglia orarie (= 338 km.) alla quota di 10.000 piedi (= 3050 m.) con il 70 % della sua potenza massima.

Il *Boeing 307* può allogare 33 passeggeri, oltre alle 5 persone dell'equipaggio.

Aeromodelli radiodiretti.

Il Governo americano ha ordinato alla ditta Reginald Denny la costruzione di 6 aeromodelli radiodiretti, capaci di raggiungere una quota di 2500 metri e una velocità di 120 km/h. La loro apertura alare sarà di tre metri e 60 centimetri e la loro lunghezza di m. 2,40.

Gli aeromodelli verranno catapultati e potranno rimanere in aria circa 30 minuti.

Materia plastica per la costruzione di aeroplani.

Si è costituita negli Stati Uniti una Società per la produzione di aeroplani interamente fabbricati con materia plastica. Se le prove saranno soddisfacenti, questa Società costruirà le ali d'aeroplano e la fusoliera con una materia plastica che sostituirebbe il metallo.

La composizione di tale materia è tenuta segreta, tuttavia si crede che abbia come base il legno, imbevuto di una nuova sostanza.

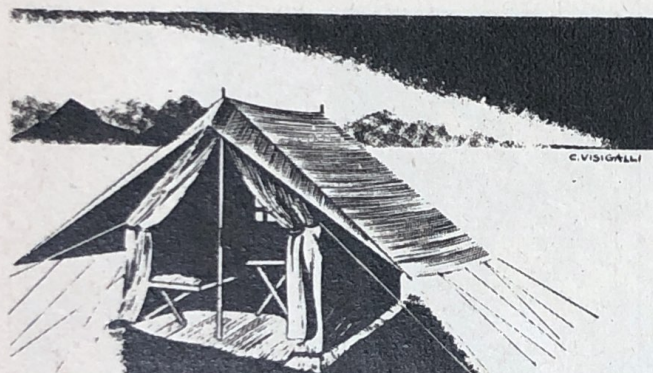
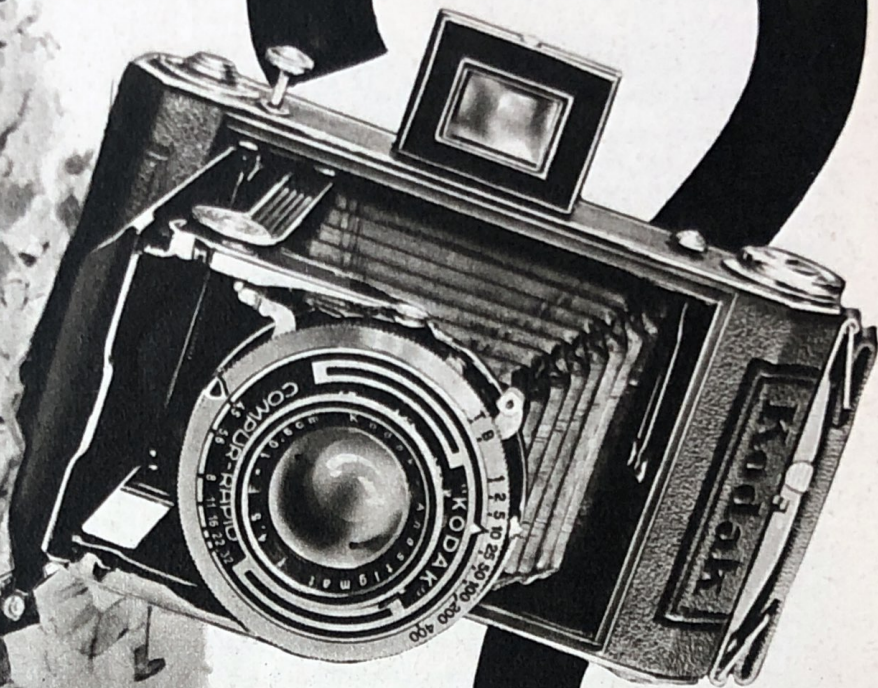
Sembra che questo stesso processo venga contemporaneamente studiato in Inghilterra e in Germania.

L'aviazione canadese.

L'Ufficio Aeronautico del Ministero dei Trasporti canadese ha comunicato che al 30 giugno u. s. esistevano nel Canadà 652 piloti privati, 516 commerciali, 154 commerciali con limitazione, 106 da trasporto, 633 meccanici aeronautici, 96 apparecchi privati, 499 apparecchi commerciali e 98 aeroporti.

I 22 aero-clubs del Canadà disponevano di 73 apparecchi in uso e contavano 2688 membri, ai quali, durante lo stesso periodo, sono stati concessi 97 brevetti di pilota privato e 19 di pilota commerciale.

Aviazione civile americana.

Nei primi otto mesi dell'anno 1938 le linee aeree civili americane del continente hanno trasportato 843.714 passeggeri, con un aumento di 135.525 nei confronti del corrispondente periodo del 1937.

Dove si dirigono
ed a che cosa tendono
Kodak
e per esso qualunque rivenditore
dell'articolo, ve lo dirà dal 4 Aprile prossimo
Nel Cinquantenario dell'apparecchio Kodak
Kodak
COMPUR-RAPID
KODAK

COMUNICAZIONI

Quando il biglietto circolare combinabile è conveniente per il pubblico.

Tra le innovazioni tariffarie andate in vigore con il 1° gennaio del corrente anno, è da comprendere l'istituzione dei biglietti circolari combinabili. Esistevano, come esistono tuttora, biglietti circolari ad itineriario prestabilito dall'amministrazione ferroviaria: precisamente esistono 43 di questi itinerari, i cui grafici figurano nell'orario Pozzo. A seconda della minore o maggiore ampiezza del percorso, essi hanno la validità di 15, 30 e 45 giorni. Per offrire maggiori agevolazioni al pubblico, nel senso di consentirgli la possibilità di scegliersi e combinarsi l'itinerario secondo le proprie particolari esigenze, sono stati istituiti i biglietti circolari combinabili, con validità unica di 30 giorni.

Circa quest'ultimo tipo di biglietto sono state pubblicate da giornali quotidiani non poche inesattezze, fra cui quella che il biglietto di nuova istituzione non presenterebbe alcun vantaggio per il pubblico. Alcuni degli esempi che sono stati citati non erano a proposito: si è preso, fra altro, in considerazione un biglietto di andata-ritorno.

Ora bisogna chiarire che, come del resto si desume dalla stessa denominazione del nuovo tipo di biglietto, questo è stato istituito per favorire i *viaggi circolari*. Quanto più l'itinerario di viaggio assume la forma circolare, di zig-zag e simili, tanto più aumenta la convenienza del viaggiatore a servirsi di tali biglietti: per le altre forme di itinerari, come gli andata-ritorno, servono altri tipi di biglietti e non il *circolare*.

Per comprendere bene il vantaggio del *circolare* occorre riferirsi allo speciale congegno tariffario del biglietto. L'intero percorso, dal punto di partenza allo stesso punto di ritorno, viene considerato come un andata-ritorno fino al e dal punto medio del percorso stesso. Se non vi fosse questa facilitazione, il viaggiatore dovrebbe munirsi – e ciò avveniva appunto prima dell'innovazione – di tre, quattro, cinque ed anche più biglietti separati per effettuare l'intero percorso, con il corrispondente frazionamento di tassazione.

La cosa riuscirà più evidente sulla scorta di qualche esempio.

Supponiamo un itinerario circolare Napoli-Pisa-Torino-Trieste-Firenze-Napoli. Alle condizioni, diremo normali, il viaggio dovrebbe essere tassato per tre itinerari distinti: Napoli-Torino; Torino-Trieste; Trieste-Napoli: ne risulta un prezzo complessivo di L. 725. Invece, chiedendo di poter effettuare lo stesso percorso con un biglietto circolare combinabile, questo viene a costare L. 614. Si ha, dunque, un risparmio di 111 lire.

Altro esempio più evidente è quello dell'itinerario circolare Roma-Genova-Milano-Verona-Bolzano-Verona-Venezia-Bologna-Pescara-Roma. Nelle condizioni ordinarie occorrerebbe frazionare il viaggio in cinque percorsi: Roma-Milano; Milano-Bolzano; Bolzano-Venezia; Venezia-Pescara; Pescara-Roma. Il viaggio così tassato costerebbe L. 715,50. Invece, chiedendo un biglietto circolare combinato, il viaggiatore paga soltanto L. 554, ossia risparmia lire 161,50.

Eppoi si dice che i nuovi biglietti non presentano alcuna convenienza!

Dobbiamo aggiungere che gli esempi potrebbero moltiplicarsi all'infinito e con risultati sempre più favorevoli nei riguardi dell'utente.

Aggiungiamo che la lunga validità (30 giorni) e la facoltà di effettuare fermate intermedie senza limitazione di numero offrono ulteriori vantaggi.

Il biglietto a prezzo unico.

Ogni tanto compare su qualche giornale, e vien poi riprodotta dagli altri periodici e diffusa con favorevoli commenti, qualche proposta sensazionale concernente la istituzione di un nuovo tipo di biglietto che dovrebbe costituire la sorpresa, la novità ed insieme il toccasana, il non *plus-ultra* della convenienza per il pubblico e di guadagno per l'amministrazione. Trattasi, in realtà, nella maggior parte dei casi, di vecchie proposte o non attuate per la loro assoluta mancanza di praticità, o che, dopo breve periodo di esperimento, hanno dovuto, per gli sfavorevoli risultati prodotti, essere rigettate e messe fuori uso. Ora è la volta della proposta di *biglietto a prezzo unico*, qualunque sia la distanza e la classe, lanciata da un giornale americano ad iniziativa (nientemeno!) di un senatore, proposta anche essa riprodotta dalla stampa di vari paesi ed intorno alla quale discutono pubblico e giornalisti. Chi leggesse i libri dell'Ulrich e quelli più recenti del Tajani, per non parlare di pubblicazioni minori, in cui si tratta di prezzi e tariffe per i trasporti, troverebbe tutta la storia di questa vecchia ed arcivecchia proposta, sorta e discussa prima e dopo l'adozione del prezzo unico per le tariffe postali. « Una tariffa del genere », dice il Tajani, « fu proposta prima in America e in Inghilterra, da Brandon e da Galt, quindi in Germania dal Perrot, che con maggior calore e competenza la difese. Egli proponeva che pel trasporto viaggiatori si applicassero i prezzi unici di 6 marchi per la 1ª classe, di 1 marco per la 2ª e di 0,50 per la 3ª (1) e giustificava la proposta con l'osservazione che le spese ferroviarie non sono proporzionali alla distanza del trasporto e che le riduzioni di tariffa stimolano l'aumento del traffico.

« L'illogicità di questa proposta », osserva il Tajani « si manifesta subito quando si rifletta al forte aumento che essa importerebbe nel prezzo dei biglietti per le piccole distanze, da cui deriverebbe una grande diminuzione del traffico locale, il quale risente moltissimo le variazioni di tariffa ».

Comunque, ricordiamo che all'esperienza non ha neppure resistito la famosa *tariffa ungherese a zone*, che rappresentava già una forma sensibilissima di semplificazione, in quanto il sistema tariffario era

(1) Evidentemente questi prezzi si adeguano all'economia del tempo in cui furono proposti. Oggi, per adeguarli al valore attuale della moneta, bisognerebbe almeno sestuplicarli.

ridotto a poche serie di prezzi fissi per determinate zone di percorrenza e molto bassi per le lunghe distanze.

Attuare ora la proposta di una tariffa ferroviaria a prezzo unico – come per i tranvai – ci sembra... un po' troppo americano!

Riduzione di tariffa per la spedizione delle pubblicazioni periodiche.

In applicazione delle disposizioni contenute nella Convenzione Postale Universale del Cairo, il Ministero ha conferito la riduzione del 50% sulla tariffa normale delle stampe per la spedizione delle pubblicazioni periodiche e dei giornali diretti all'estero, spediti direttamente dagli editori o dai loro mandatari, fissando per tali invii la nuova speciale tariffa di centesimi 15 ogni 50 grammi o frazione di 50 grammi. Sono escluse da questa riduzione, qualunque sia la regolarità della loro pubblicazione, le stampe commerciali, come cataloghi, prospetti, conti correnti, ecc. La stessa riduzione è consentita pure per i libri ed opuscoli o carte di musica diretti all'estero che non contengano alcuna pubblicazione di carattere reclamistico oltre quella che figura sulla copertina dei volumi da chiunque spediti.

La riduzione è ammessa nei rapporti reciproci con tutti i paesi dell'Europa, fatta eccezione per i seguenti, i quali non hanno ancora consentito alla riduzione di cui trattasi: Albania, Danimarca, Finlandia, Gran Bretagna, Irlanda, Islanda, Lituania e Norvegia.

Non è inoltre ammessa per i seguenti altri Paesi dell'Unione: Afghanistan, Africa del Sud (Unione), Africa del Sud-Ovest, Stati Uniti d'America, Isole Filippine, Australia, Papuasia (Nuova Guinea Britannica), Territorio della Nuova Guinea, Canadà, Cina, Indocina, Africa Orientale Francese (Madagascar e dipendenze), Colonie francesi d'Oceania, Colonie francesi d'America, Nuove Ebridi, Colonie inglesi, Honduras, India Britannica, Giappone, Nicaragua, Nuova Zelanda, Antille Olandesi, Indie Olandesi, Perù, Siam, Venezuela, Yemen.

Francobolli commemorativi della Mostra Augustea della Romanità.

Cessata, col 31 dicembre u. s., la vendita di tali francobolli, terminerà la loro validità il 30 aprile c. a.

Nuove norme sul servizio dei telegrammi interni e per l'estero.

Essendo andate in vigore le nuove norme adottate dalla Conferenza delle telecomunicazioni, tenutasi al Cairo nei primi mesi dello scorso anno, enumeriamo quelle che possono maggiormente interessare il pubblico.

I telegrammi in linguaggio convenuto del *regime extraeuropeo* conservano l'attuale riduzione di 6/10 della tariffa ordinaria e l'indicazione di servizio gratuito CDE.

Ai telegrammi in linguaggio convenuto del *regime europeo* vengono applicate le tariffe intere. Le tariffe intere dei telegrammi ordinari, in qualsiasi linguaggio (chiaro, convenuto, cifrato) vengono però sostanzialmente ridotte.

Nei telegrammi misti, cioè redatti in due o più linguaggi, ciascuna parola del testo, qualunque sia il linguaggio, è computata, ai fini della tassazione, per tante parole quante volte essa contiene cinque caratteri, più una parola per l'eccedenza.

Il buono di risposta, rilasciato per telegrammi con risposta pagata, dà facoltà di spedire, nel limite del suo valore, un telegramma di qualsiasi categoria, per qualsiasi destinazione.

Il mittente di un telegramma senza indicazione di proseguimento (F. S.) può chiedere, con avviso telegrafico a pagamento, che vi sia inserita tale indicazione.

I mittenti di marconigrammi diretti alle navi possono indicare il numero di giorni di giacenza di tali dispacci nella stazione costiera, in attesa che sia stabilito il collegamento con la nave destinataria.

Sono ammessi come telegrammi di stampa a tariffa ridotta anche quelli diretti a stazioni di radio diffusione, purché contengano soltanto notizie destinate ad essere radiodiffuse.

Per le lettere-telegrammi del regime europeo è stabilito che il recapito non possa effettuarsi prima di sei ore, a partire dall'ora di accettazione; per quelle del regime extra-europeo non prima della mattina del giorno successivo a quello di accettazione, se dirette a paesi che si trovano in posizione occidentale rispetto all'Italia, e per i paesi in posizione orientale non prima del secondo giorno successivo a quello di accettazione.

Il limite di tempo che dà diritto al rimborso della tassa per i telegrammi differiti e per lettere-telegrammi ritardati per errore di servizio, è ridotto da 72 a 36 ore.

È ridotto da sei a tre mesi il termine utile per chiedere il rimborso della differenza (purché non inferiore a 2 franchi-oro) tra il valore di un buono di risposta e la tassa del telegramma compilato sul buono.

È istituita una nuova categoria di marconigrammi a tariffa ridotta con le navi mercantili italiane, denominati «lettere radiomarittime». La tariffa è di L. 34,50 (compresa la ricevuta) fino a venti parole. Per ogni parola oltre le venti L. 1,75. Le lettere radiomarittime per le navi hanno corso per posta raccomandata fino alla stazione di Coltano, e per radio dalla stazione di Coltano alle navi destinatarie. Quelle in senso inverso seguono il medesimo percorso. Esse, però, debbono essere redatte in linguaggio chiaro e in una sola delle lingue ammesse nella corrispondenza telegrafica internazionale. È ammesso il solo servizio speciale della risposta pagata (RP).

Lettere-telegrammi "ELT" per la Spagna, le Canarie e il Marocco spagnolo.

Sono ammesse per *via Italcable* a metà tariffe ordinarie, con un minimo di 25 parole per ogni lettera-telegramma. Dette corrispondenze, che vengono accettate a rischio dei mittenti, sono sottoposte alle stesse norme di redazione vigenti per le lettere-telegrammi dirette ad altri Paesi.

Corrispondenze dirette ai militari in A.O.I.

In conseguenza degli aumenti di tariffa delle corrispondenze dirette in A.O.I., la tassa per le lettere dirette ai militari di truppa ivi dislocati è stata elevata a L. 0,37 ½ per ogni 15 grammi o frazione, e per le cartoline L. 0,25.

Per la francatura delle lettere possono pertanto utilizzarsi i francobolli da centesimi 7 e mezzo, e per le cartoline quelle di cent. 15 pel distretto, completandone la francatura con francobolli.

VARIE

La casa rurale in Toscana.

Mentre la C.T.I. indice un concorso fotografico sul tema *La casa rurale in Italia*, allo scopo di secondare in qualche modo le iniziative del Regime intese al miglioramento delle abitazioni rurali, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e il Comitato Nazionale per la Geografia, pubblicano – per i tipi della Casa Ed. Zanichelli – un volume del prof. Renato Biasutti (direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Firenze), intitolato *La casa rurale nella Toscana* (pag. 216 in-8°, con 80 figure e XLI tavole f. t., L. 35).

La casa rurale toscana è studiata, in questo notevolissimo lavoro, nelle varie zone della regione e non soltanto nelle sue condizioni attuali, ma anche nelle sue tradizioni. Impressionanti le figure che riproducono l'aspetto di alcune case poderali di Montevettolini e Montecatini nel 1577, quali risultano in documenti dell'Archivio di Stato di Firenze; ad altre riproduzioni di nitidi disegni di belle e vaste case rurali che esistevano alla fine del '700 presso Fiesole, Sesto, Galluzzo, Campi, Castelfiorentino, Vinci, Poggibonsi, Montevarchi, ecc., ciascuna e tutte nelle linee mosse e svariatissime che la tradizione ha impresso anche nei fabbricati rurali dei nostri tempi e da cui non dovrà scostarsi la nuova edilizia rustica, per conservare alle campagne d'Italia il loro classico aspetto in armonia con le linee del paesaggio e con l'economia agraria del territorio. Frutto di ricerche e di sopraluoghi, a cui si prestarono molti volonterosi sotto la direzione del prof. Biasutti, questo volume acquista eccezionale importanza nell'ora in cui l'opera di bonifica agraria, spinta dal Regime alle più ardite realizzazioni, guarda alla rinnovazione della casa rurale come ad uno dei suoi precipui compiti.

Ci auguriamo che l'opera benemerita del prof. Biasutti trovi degni imitatori in ogni regione d'Italia.

" Scalatori ".

Questo libro (A. Borgognoni e G. Titta Rosa; *Scalatori*, vol. in-8° grande, di pag. XVI-416, con disegni nel testo e 88 tavole f. t., in rotocalco, Ed. Hoepli, Milano 1938-XVII, L. 45) – il primo del genere in Italia e il più organico di quanti altri ne sieno usciti in tutta Europa – raccoglie e presenta le narrazioni delle più audaci imprese alpinistiche, scelte fra quelle scritte da coloro che ne furono attori, a cominciare da Whymper al « sesto grado », cioè dai primordi dell'alpinismo ad oggi. Una nota che precede ogni narrazione fissa i dati cronologici dell'impresa e dà un succinto ragguaglio biografico sugli alpinisti che la condussero a termine, o su colui che ne fu il solitario protagonista; ne determina l'importanza tecnica e il rilievo nella storia dell'alpinismo. Inoltre, ogni narrazione è illustrata da una abbondante e in gran parte inedita documentazione fotografica, atta ad illuminare luoghi, momenti ed attori della scalata, in modo che tanto il comune lettore quanto l'appassionato e il tecnico dell'alpinismo possano farsi un giudizio esatto e concreto dell'impresa compiuta. Perciò

questo libro non soltanto documenta, con la parola e con l'immagine, le più alte qualità di coraggio, di ardimento e di resistenza fisica e morale intimamente e spesso tragicamente connesse all'alpinismo, ma offre anche tutti gli elementi fondamentali per una storia di esso, da quando fu affrontato le prime volte questo o quel colosso alpino, fino alle tecniche più moderne e vertiginose della scalata.

Il libro è, pertanto, suddiviso in tre sezioni: Classici e pionieri - Intermezzo - L'epoca del « sesto grado ». Per ognuna, le narrazioni e la documentazione fotografica determinano una tappa essenziale nel cammino compiuto dall'alpinismo entro quasi un secolo, ne descrivono le fasi salienti, i momenti più ardui, le sconfitte e le vittorie. Gli appassionati della montagna potranno così rivivere, nel racconto degli scalatori prediletti, le fasi più drammatiche ed emozionanti di ogni scalata; ed il pubblico in genere potrà farsi, con questo libro, un'idea compiuta dell'alpinismo, della preparazione fisica che esso richiede e delle ardue, difficilissime qualità spirituali che sono connesse a questa grande palestra del moderno ardimento.

" A. O. I., cantiere d'Italia ".

È uscito, con questo titolo, un bel libro della scrittrice tedesca Luisa Diel, tradotto da Oscar Randi e pubblicato, con 16 tavole f. t. ed alcuni autografi, dalle Edizioni Roma (pagg. 326 in 8°, rilegato, Roma 1939-XVII, L. 20). Il volume, a cui il Maresciallo Graziani ha dettato la prefazione, è un resoconto del viaggio fatto dall'A. nell'A.O.I., per raccogliere « più che delle impressioni, una documentazione seria e coscienziosa su ciò che ha personalmente visto ». Tornata in Germania, la Diel « ha tracciato, in forma vivace e chiara, un quadro completo e realistico dell'Impero fascista e delle opere compiutevi durante il duro travaglio dei primi diciotto mesi di vita ». Ogni particolare riferito in queste pagine, pervase di entusiasmo e in cui si riflette una sicura e profonda amicizia per l'Italia di Mussolini, è il risultato di sopraluoghi personali o di visione diretta, giacché la Diel visitò, nell'autunno del '37, tutti i territori dell'Impero, allo scopo di conoscerli, di studiarne i problemi e « rendersi conto di ciò che, sotto la guida del Duce e le insegne del Littorio, i Legionari italiani hanno saputo realizzare ». Ella è fiera, anzi, d'essere stata la prima scrittrice del mondo che abbia visto con *occhi aperti* l'Abissinia pacificata.

Ma il libro non è soltanto un diario di viaggio: le cose viste han dato motivo alla impostazione di problemi di carattere generale, che in queste pagine sono presentati e discussi con un senso del reale e un'ampiezza di vedute davvero meritevole degli altissimi consensi tributati all'opera e all'Autrice.

" Città di Castello - Todi ".

Questa vecchia e sempre giovane collezione dell'*Italia Artistica*, fondata da Corrado Ricci e pubblicata dall'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo, continua a illustrare le ricchezze artistiche delle nostre città con una diligenza e una fedeltà al suo programma degne di encomio. È la volta, questa, di Città di Castello e della vicina Todi, due cittadine umbre di antica origine, che sono vive documentazioni della nostra storia civile e artistica, tanti tesori conservano di tutte le età, dalla primitiva civiltà umbra all'etrusca, alla romana, fino all'età di mezzo e alla Rinascenza. Ci accompagna at-

traverso i secoli – riflessi nelle opere d'arte e nei cimeli – la nitida prosa e la soda esperienza di Ottorino Guerrieri, che in queste 120 pagine in-8°, arricchite di 150 illustrazioni (L. 20), riesce a darci un'idea compiuta di questi due silenziosi ed appartati gioielli della nostra arte e della nostra storia, in cui sembra che il flutto degli ultimi secoli sia passato senza lasciare alcuna traccia di sé, tanto poco la modernità riuscì a modificarne gli aspetti e l'anima antica.

Il grande Canale Muzza.

A cura del Consorzio degli Utenti del Canale Muzza è stata in questi giorni pubblicata una bella e interessantissima monografia sull'irrigazione nel Lodigiano, ideata, diretta e, in parte, compilata dall'on. ing. Paolo Bignami, che alle larghe cognizioni tecniche ed economiche, a una lunga esperienza personale e riconosciuta competenza in materia, congiunge una rara genialità, che si manifesta nel modo chiaro, luminoso e persuasivo con cui sa vedere e prospettare i problemi di cui tratta.

L'importante monografia si divide in nove parti, nelle quali il lettore troverà abbondanti e preziose notizie sulla irrigazione nel Lodigiano, in genere, e, in particolare, sull'antico Canale della Muzza, le sue origini, la sua portata, il suo tracciato, le levate, le rogge, le bocche, i colatori e la zona da esso irrigata, che comprende 2/3 del Lodigiano. Molto opportunamente, a nostro giudizio, l'on. Bignami ha voluto dedicare una parte della monografia all'ambiente economico-sociale della plaga, in modo da dare una idea della vita che vi si svolge e che, come sempre, risponde alle condizioni createvi dalla natura e dall'opera dell'uomo. La documentazione precisa, i dati statistici, le spiegazioni tecniche, i disegni, le tavole, le illustrazioni presentano uno speciale interesse non solo per quanti si occupano della irrigazione nel Lodigiano, ma anche per tutti gli studiosi e gli ingegneri impegnati, in un modo o nell'altro, nelle grandi opere di irrigazione che si vanno eseguendo in Italia.

Alla comune dei lettori interesserà in modo particolare la parte VIII, ove si trovano alcuni curiosi cenni storici. Sulla scorta delle erudite memorie del Vignati veniamo così a sapere degli antichi lavori di canalizzazione nel Lodigiano, di cui T. Mutio, quatorviro e prefetto dei fabbri o, come diremmo noi, degli ingegneri, fu uno dei promotori, e il cui nome rimane ancora nella Roggia Muzzetta. Il canale costruito dal Mutio fu, secondo il Vignati, una «vera opera di romana grandezza». Quanto alla Muzza, risulta che la sua origine non è romana ma medievale. L'opera ebbe, infatti, inizio nel 1220 e fu condotta a termine nel 1230, attraverso continue difficoltà per la opposizione dei Milanesi che abbisognavano delle acque derivate dall'Adda per le terre dell'ospedale Brolio. Si dovette perfino venire alle armi, e la contesa ebbe termine solo colla battaglia di Gorgonzola, vinta dai Lodigiani, i quali finirono così per affermare i diritti che loro derivavano dal lavoro compiuto.

La monografia traccia anche la storia delle vicende della Muzza nel periodo visconteo-sforzesco e in quello del dominio spagnuolo prima e austriaco poi, arrivando fino alla costituzione del Regno d'Italia e ai giorni nostri, quando il Consorzio si diede un nuovo statuto.

Nº 237
PRODOTTO ITALIANO
014
MIRABILIA
L'UOMO ELEGANTE
si rade con
LAMA ITALIA
MIRABILIA B.A
10 Lame Lire 2,50
5 Lame Lire 1,25
A TITOLO DI
PROPAGANDA
e per dar modo di provare questo eccellente prodotto nazionale offriamo un astuccio contenente:
8 pacchi lame ITALIA MIRABILIA B. A. con fenditura;
1 matita emostatica, astringente, disinfettante;
1 apparecchio TABULA RASA per il contropelo;
1 rasoio di sicurezza di precisione, rettificato.
del valore
di L. 17 per sole LIRE 10
NON PERDETE QUESTA OCCASIONE!
Rivolgetevi al V/ fornitore. Insistete per averlo! Non trovandolo inviate Lire 10,65 alla LAMA ITALIA ACQUI che ve ne farà invio immediato franco di porto e raccomandato.

VERDURE-PRIMIZIE
SALUMERIA
DROGHERIA
c'è tutto
L'implacabile fatica quotidiana....
EVITATELAI
Acquistando il SUGÒRO, voi evitate di comprare, preparare e cucinare insieme ortaggi, erbe, estratti o salse di pomodoro, nonchè olio, burro, ecc., perchè
nel SUGÒRO c'è tutto
quello che occorre, ben dosato, amalgamato e pronto per tutti gli usi di cucina e della mensa.
SUGÒRO
è sugo - salsa - condimento
Necessario sempre è indispensabile il venerdì
SUGORO
SUGORO CON FUNGHI
SOC. AN. ALTHEA PARMA

PILLOLE DI SANTA FOSCA O DEL PIOVANA
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze. Inscritte nella Farmacopea Uff. Italiana
Un astuccio di 6 pillole . . . L. 0,70
Una scatola di 50 pillole . . . L. 3,50
inviando vaglia di L. 4,50
FARMACIA PONCI VENEZIA

SE POTESSIMO SMACCHIARE IL SOLE!

È dimostrato dunque che la maggior parte dei guai che affliggono l'umanità dipendono dalle macchie solari: tempeste magnetiche, terremoti, inondazioni, bellicosità dei popoli e degli individui, ecc. ecc., tutta colpa del sole che non sa tenersi pulito! Ci compensa, è vero, con magnifiche aurore boreali e facendo tacere spesso telegrafo, telefono e radio o quanto meno disturbandoli, ma sono in pochi ad averne beneficio.

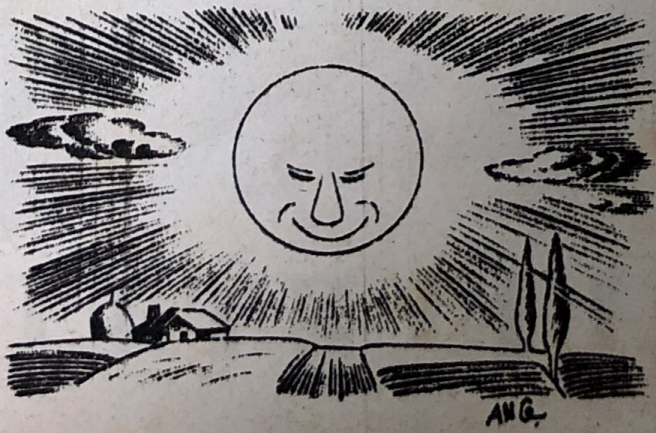
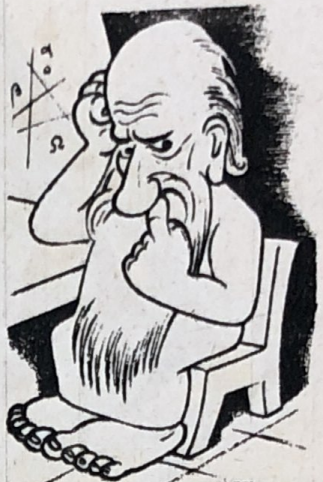
Poi, come se non bastasse, ogni undici anni precisi, senza sgarrare mai, si mette addirittura una specie di maschera nera come se volesse andare al veglione, ma il guaio è che siamo sempre noi a ballare. Nell'ultimo di questi anni disgraziati abbiamo scampato per un pelo la guerra, ma non è mancato un disastroso terremoto, che è poi stato un maremoto giacché è capitato per nostra fortuna in mezzo al Pacifico. Secondo gli scienziati ci furono sicuramente immani ecatombi di pesci, ma nessuno ne ebbe profitto perché in simili casi, per farci dispetto, come se fosse colpa nostra, i pesci vanno dritti a fondo.

Se fosse ancora al mondo Archimede, quello che chiedeva un semplice punto d'appoggio per smuovere la terra — e non fu mai accontentato per paura che una volta smossa, la terra si rovesciasse del tutto — se fosse al mondo Archimede potremmo chiedergli un preventivo per smacchiare una volta per sempre il sole ed avere così un poco di pace.

Decisamente noi andiamo più d'accordo con la luna che ci fa guardare le sue macchie senza bisogno di occhiali neri, che ispira innamorati ed artisti e quando è proprio in vena di qualche scherzetto, fa tarlare il legno, filare il vino ed abbaiare i cani: tutte cose innocenti.

Visto però che sei tanto lontano e che la pulizia devi fartela

da te, o Eliòs
che tutto abbelli

non ci dar dispiaceri!, levati la maschera, riscalda — ma non troppo — le case ed i campi, indora le messi, fa saporose le frutta e ricche di zucchero le bietole. ...Ah, sì, molto zucchero ci occorre perché ne abbiano a dovizia bimbi, gestanti e nutrici, ne traggano forza gli sportivi ed i lavoratori e noi tutti alimento, dolcezza, energia e salute!

OLIVETTI STUDIO 42

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV – NUMERO 4 APRILE 1939 – XVII E. F.

PANORAMI AUTARCHICI

L'INDUSTRIA MINERARIA

Ai due articoli che il prof. Aldo Pagani ha dedicato al panorama autarchico della nostra agricoltura nei fascicoli di febbraio e marzo, segue un quadro della nostra industria mineraria, che si presenta oltremodo confortevole e, per ripetere le parole con le quali il Duce ha salutato la nascita di Carbonia, « documenta e documenterà nei secoli la veramente formidabile capacità realizzatrice e organizzatrice dell'Italia fascista ». Francesco Sansovino riassume qui, con evidenza non attenuata dalla esposizione necessariamente sintetica, quanto è stato fatto negli ultimi anni. L'attività estrattiva del nostro Paese ha raggiunto, in clima autarchico, mete assolutamente insperate; non è lontano il giorno in cui più della metà del fabbisogno italiano di ferro sarà coperto dalle miniere italiane; mentre i combustibili solidi si avviano ormai sicuramente a coprire non meno di un terzo del nostro fabbisogno; raggiunta è invece l'indipendenza per il manganese, l'antimonio, lo iodio; più che sufficienti al consumo le produzioni di bauxite, alluminio, minerali di mercurio, zolfo, marmo, ecc. E c'è tutt'ora da frugare, con le migliori speranze, « la nuda scorza » della terra dell'Impero!

Parlando a Carbonia dell'attività estrattiva italiana nell'ultimo triennio, il Duce ebbe ad usare una insolita espressione. Definì « miracoloso » quello che era stato fatto per sfruttare le risorse del Paese (1) e mostrò come i risultati raggiunti sfatassero irrevocabilmente alcune delle più tenaci leggende sulla consistenza del patrimonio minerario italiano.

L'industria mineraria è fiera di questo altissimo riconoscimento. Iniziando con i suoi prodotti i grandi cicli di trasformazione dei beni economici e fornendo le sorgenti energetiche per cui soltanto, nella nostra civiltà meccanica, queste trasformazioni sono possibili, essa, ieri come oggi e come domani, non soltanto non creerà intralci allo sviluppo degli altri rami della produzione; ma saprebbe trascinare questi, se fosse necessario, col suo slancio e le sue vittorie, verso le mete segnate dalle esigenze di sicurezza economica e politica per l'Italia.

Una visione panoramica sulla attività dell'industria mineraria in clima autarchico implica uno sguardo a tutta l'evoluzione industriale del Paese, e ciò perché il carbone, gli olii minerali, i colossali tonnellaggi dell'industria siderurgica; il delicato settore dei metalli non ferrosi principali e minori; i grandi e piccoli rami dell'industria chimica, dall'acido solforico agli arseniati, condizionano, come sopra si è detto, il loro sviluppo al successo della robusta fatica del minatore. Impresa ardua e bilancio colossale! In un triennio, sotto la sferzata sanzionistica, l'economia italiana si è siffattamente modificata, da rendersi quasi irriconoscibile.

Il settore dell'energia è, dal punto di vista autarchico, uno dei meno robusti per l'Italia. In media, nel quadriennio che precedette il 1935 si importò il 94% dei combustibili fossili ed il 98% dei combustibili liquidi. L'esperienza, poco favorevole, della grande guerra era lì, alla portata di tutti gli incompetenti in vena di scetticismo. E i pessimisti mettevano in conto anche il crescente consumo di questi prodotti; di anno in anno, in relazione con lo sviluppo dell'attività produttiva.

La battaglia per l'indipendenza economica, anche in questo sfavorevole terreno, ottenne risultati insperati. Mostratosi irreducibilmente avaro, il suolo nazionale, di risorse di carburanti liquidi (più longanime per i gassosi, pei quali si va di questi giorni irraggiando una modernissima rete di distribuzione), si attrezzavano i giganteschi impianti dell'A.N.I.C. per il trat-

(1) Cfr. anche ne « Le Vie d'Italia »: *Autarchia dei carburanti e dei combustibili*, gennaio 1938; *Il Mercurio di Idria*, luglio 1938; *L'Uollega*, settembre 1938; *La Mostra del minerale italiano*, novembre 1938; *Nobiltà delle Apuane*, febbraio 1939.

GAVORRANO (TOSCANA): MINIERA DI PIRITE.

tamento dei vicini olii albanesi: ottenendo così, da una materia prima poco pregiata, le costosissime benzine ad alto indice di ottano, richieste con ritmo crescente dai moderni motori a scoppio. Mobilitando poi, con una concordia che pareva in altri climi economici irraggiungibile, iniziativa e competenza privata con le disponibilità finanziarie del pubblico potere, si affidò ad enti come l'A.C.A.I. il compito di valorizzare i giacimenti nazionali di combustibili solidi. La produzione di questi, che era in Italia, ancora nel '33, sulle 700.000 tonnellate (antracite, carbone liburnico e lignite), raggiunse il milione di tonnellate nel 1935 e superò, durante il 1938, i due milioni di tonnellate, avviandosi ormai sicuramente a quel totale di 4-5 milioni di tonnellate che dovrà permettere all'economia nazionale di contare su di una copertura autarchica del suo fabbisogno non inferiore ad un terzo. Molto del resto ci si attende, per comprimere il consumo, dalle numerose iniziative rivolte a migliorare lo sfruttamento delle energie idroelettriche del Paese (le sole FF. SS. hanno realizzato nell'ultimo anno una economia di combustibile di 700.000 tonnellate), e non minori risultati si attendono dalle provvidenze per la valorizzazione del carbone. L'industria meccanica, fornendo le complesse apparecchiature necessarie, e l'industria chimica, con lo studio delle delicate reazioni, si danno convegno per trarre da questa meravigliosa ed inesausta risorsa naturale quanto essa può dare. Distillazione, liquefazione, idrogenazione del carbone individuano cicli produttivi, che soltanto in futuro saranno compiutamente apprezzati dal punto di vista autarchico.

Strettamente legata, attraverso il consumo, ai combustibili solidi è l'industria siderurgica. Avvezza essa a trattare rottami esteri, la produzione nazionale di minerali ferrosi si aggirava nel 1933 sul mezzo milione di tonnellate, non coprendo se non per un quarto il fabbisogno. La produzione del 1938 è raddoppiata, superando velocemente il milione di tonnellate. Tutta l'Italia è interessata a questo sforzo. La Sardegna, con i giacimenti della Nurra; la Toscana, con gli storici giacimenti elbani; Lombardia e Piemonte, a torto nell'ultimo trentennio trascurate, hanno brillantemente risposto all'appello; e l'industria del ferro, completando i propri cicli di produzione e migliorando la distribuzione spaziale delle unità produttive, si è posta in grado di valorizzare economicamente risorse sino a poco tempo fa dimenticate. Non è probabilmente lontano il giorno in cui più della metà del fabbisogno italiano di ferro sarà coperto dalle miniere italiane: e già da alcuno si pensa alla possibilità di una esportazione di lingotti e laminati, in concorrenza con i maggiori produttori europei, sul libero mercato mondiale. Parrebbe fantasia, ed è, forse, la realtà di domani!

MONTEVECCHIO (SARDEGNA): GALENA APPENA ESTRATTA.

Un aiuto non trascurabile all'industria siderurgica è dato dall'industria chimica. Trattando essa, per la produzione di acido solforico, le piriti, di cui l'Italia ha grande abbondanza e la cui estrazione ha sfiorato durante il 1938 il milione di tonnellate, giunge a consegnare alla siderurgia ceneri preziose, raffrontabili per il loro contenuto metallico al miglior minerale. Si evitano così, di anno in anno, consumi di altri minerali per mezzo milione di tonnellate.

Associato al grandioso ciclo del ferro ed indispensabile per la produzione di ferro-leghe è il manganese. Fino a poco tempo fa tutto il manganese consumato in Italia si importava. All'ILVA, all'A.M.M.I., alla M.I.S.A. va ascritto il merito di aver valorizzato i giacimenti italiani, portando la produzione da meno di 5000 tonnellate nel 1933 a più di 60.000 tonnellate nel 1938. Ed il fabbisogno è autarchicamente coperto.

Nel compatto gruppo dei principali metalli non ferrosi l'Italia – come i maggiori paesi industriali – è danneggiata dalla limitata disponibilità di rame: e non l'Italia soltanto, chè tutte le miniere europee, quasi esaurite, sono insufficienti ad accudire economicamente, con i loro modesti tenori, le crescenti esigenze dell'industria elettrica e metallurgica. Si fece perno, oltre che su di un maggior sfruttamento delle risorse naturali (complessivamente si ottenne nel 1938 da minerale italiano 3000 tonnellate di rame,

CERNITA DEL MINERALE SARDO DI PIOMBO E ZINCO.

quando tutta la produzione nazionale non raggiungeva, nel 1933, le 120 tonnellate), sulla reciproca sostituibilità dei metalli non ferrosi. La produzione italiana di bauxite – per la quale recenti ricerche hanno considerevolmente migliorata la valutazione patrimoniale – è aumentata da 95.000 tonnellate nel 1933 a 386.000 tonnellate nel 1937, sfiorando le 400.000 tonnellate nel 1938. E se ne esporta. Di pari passo l'alluminio, che batte in breccia la supremazia del rame in Italia e nel mondo, ha visto la propria produzione raddoppiarsi da 12.000 tonnellate nel 1933 alle 25.000 tonnellate nel 1938, avviandosi a raggiungere, entro il 1940, quelle 40.000 tonnellate previste dai piani autarchici e destinate ad essere, in breve, tappa superata e dimenticata. Nella situazione in cui era un decennio fa l'alluminio è ora il magnesio. Non concorrente, ma legato al primo nei crescenti consumi delle leghe ultra-leggere, se ne ottiene in Italia già per un migliaio di tonnellate all'anno, sfruttando le sterminate risorse dolomitiche. Già gli esperti parlano, per i prossimi anni, di dieci, ventimila tonnellate!

La produzione di minerale di piombo, aumentando da 30.000 tonnellate nel 1933 a 60.000 tonnellate nel 1938, ha fortemente ridotto (e si dispone ad annullare) le importazioni dall'estero; ma soprattutto attraverso i vincoli di parentela naturale ha facilitato una maggiore estrazione di minerale di zinco (da 80 a 200.000 tonnellate nel 1938) dalle cui leghe (ad esempio dalle recentissime « Zama »), si attendono lusinghieri risultati per la contrazione nei consumi del rosso metallo. Questa industria, d'altro lato, allungando il suo ciclo di produzione ha considerevolmente ampliato la gamma dei ricuperi dal minerale trattato; e le quantità non soltanto di metalli preziosi (argento), ma di cadmio ottenuti costituiscono un aiuto considerevole all'indipendenza economica italiana, diminuendo il fabbisogno di nichelio.

ZOLFO D'IRPINIA: FUSIONE, RAFFINAZIONE E GRIGLIATURA DEL MINERALE.

ZOLFO SICULO: LE MINIERE DI CIAVALOTTA (AGRIGENTO).

Proprio per i metalli non ferrosi minori la situazione italiana, se si eccettuano stagno e nichelio, è relativamente fortunata. Un problema autarchico per alcuni di essi non esiste, poiché, dati gli esigui consumi, le scorte bastano al fabbisogno d'emergenza.

L'indipendenza nel settore dell'antimonio, per il quale già nel quadrienio 1931-1934 si copriva con la produzione nazionale più del 60 % del consumo, è assicurata con un raddoppio della produzione a 3500-4000 tonnellate. La produzione di minerali di mercurio, di cui siamo larghissimi esportatori, è balzata in clima autarchico da 60 a 190.000 tonnellate, ponendosi così l'Italia in primo piano sul mercato mondiale; e s'avvantaggia la nostra bilancia del commercio di un'importante partita attiva, a compenso di altre inevitabili importazioni. Il fervore

produttivo dell'A.M.M.I. per la coltivazione del giacimento di Monte Valerio, ha portato la produzione italiana di stagno, nulla sino a poco tempo fa, a circa 400 tonnellate; e poichè lo stagno importato attualmente non supera le 3.000 tonnellate, la percentuale di copertura del fabbisogno con risorse interne è tutt'altro che esigua. Per il nichelio ed il cobalto (altri associati naturali) si stanno facendo ricerche nel grande arco alpino e si sfruttano i giacimenti della Val Sesia e di Sardegna. La produzione tocca in questi primi tempi le 100-150 tonnellate per l'uno e l'altro metallo.

FERRO ITALIANO: LE MINIERE DELL'ILVA.

UN POZZO D'ESTRAZIONE DELLA LIGNITE A RIBOLLA (GROSSETO).

La famiglia dei minerali non metallici è meno concorde di quella che sinora ci ha occupato. Fra i metallici la sostituibilità reciproca (a prescindere dalla convenienza economica) è regola: fra i non metallici gli impieghi sono talmente differenti, da volgere ciascun prodotto a cicli di elaborazione ed a mercati di consumo nettamente divisi. In questo gruppo, per due prodotti almeno (zolfo e marmo) siamo forti esportatori: il problema autarchico si pone come azione di miglioramento all'attivo della bilancia di commercio. Per altri prodotti (fosforiti) l'importazione è per ora inevitabile. Di conseguenza, mentre fervono le ricerche di carattere minerario, il problema autarchico non è tanto di competenza della nostra industria quanto di chi, curando gli approvvigionamenti, orienta gli acquisti in modo da ottenere il massimo risparmio valutario.

L'industria marmifera italiana ha aumentato la sua produzione da 250.000 tonnellate nel 1933 a 30[illegible]00 nel 1938, lottando in condizioni spesso estremamente sfavorevoli, per la valorizzazione, nei mercati altrui, dell'ottimo materiale italiano da costruzione che quasi soltanto le cave Apuane possono dare. Il migliorato attrezzamento del porto di Carrara è, ad un tempo, prova e simbolo della ferma volontà di progresso e di vittoria. La produzione di zolfo, per secoli vanto monopolistico italiano, è costretta ora ad una guerra senza quartiere per i crescenti ricuperi di zolfo dai gas residuanti da procedimenti chimici, che dànno ai nostri maggiori clienti ottima merce in casa loro. Ha mantenuto la sua produzione sulle 350.000 tonnellate all'anno.

Viene poi il gruppo delle terre: caolini, argille, terre refrattarie, terre coloranti e decoloranti, oltre che la sabbia. In questi settori si trattava di migliorare il prodotto, affinando la tecnica e di convincere il consumo della piena possibilità d'ottenere sul suolo italiano materie prime un tempo importate dall'estero. Si è lottato e si lotta. Si è vinto e si vincerà. L'industria vetraria e l'industria chimica hanno ormai un miglior concetto delle sabbie silicee italiane, la cui produzione raggiunge le 400.000 tonnellate all'anno; l'industria degli olii una miglior

MINIERE DELL'ARSA: PORTO DI CARICAMENTO IN VALPIDOCCHIO.

CAVE D'ASFALTO A RAGUSA.

opinione delle terre decoloranti; l'industria delle pitture e delle vernici un migliore apprezzamento delle terre di Verona, di Siena, di Sardegna, degli ossidi di ferro naturali. Ogni nuova convinzione, ogni nuovo proselite significa quintali, fors'anche tonnellate di minor merce che giunge dall'estero. Milioni, in valuta, risparmiati. Da questo prezioso risparmio ogni sforzo, tenace, è compensato.

E che si dirà dei minerali minori, di quelli che, per il loro numero e fors'anche per il loro esiguo tonnellaggio, sfuggono ad un primo sguardo? La produzione nazionale di asfalti, che evita gli acquisti all'estero di bitume per pavimentazione, produce, in clima autarchico, per l'interno e per l'esportazione. I soffioni boraciferi dànno, in quantità crescenti, prodotti chimici ed energia; i minerali arsenicali dell'Anzasca forniscono ormai tutto il fabbisogno nazionale dell'anidride arseniosa, essenziale in pace ed in guerra. Con interessanti accorgimenti le sorgenti salsoiodiche di Salsomaggiore producono tutto il fabbisogno italiano di iodio, valutato a 350 quintali. E l'elencazione potrebbe continuare: ché non abbiamo parlato della grafite, dell'amianto, della mica; né della proficua attività delle saline italiane, fondamento, con la loro materia prima, di uno dei più vigorosi rami della chimica pesante: l'industria della soda e del cloro.

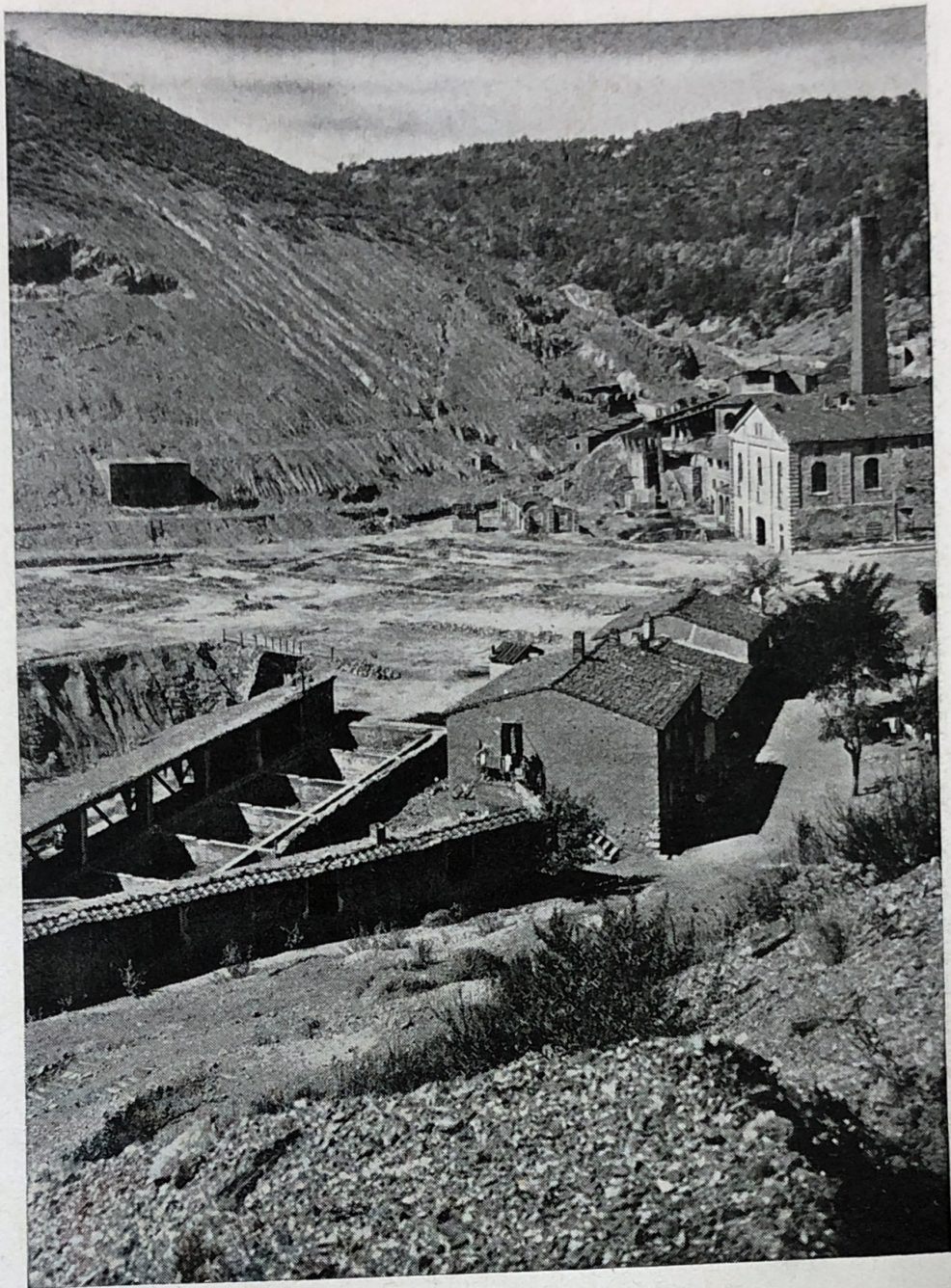
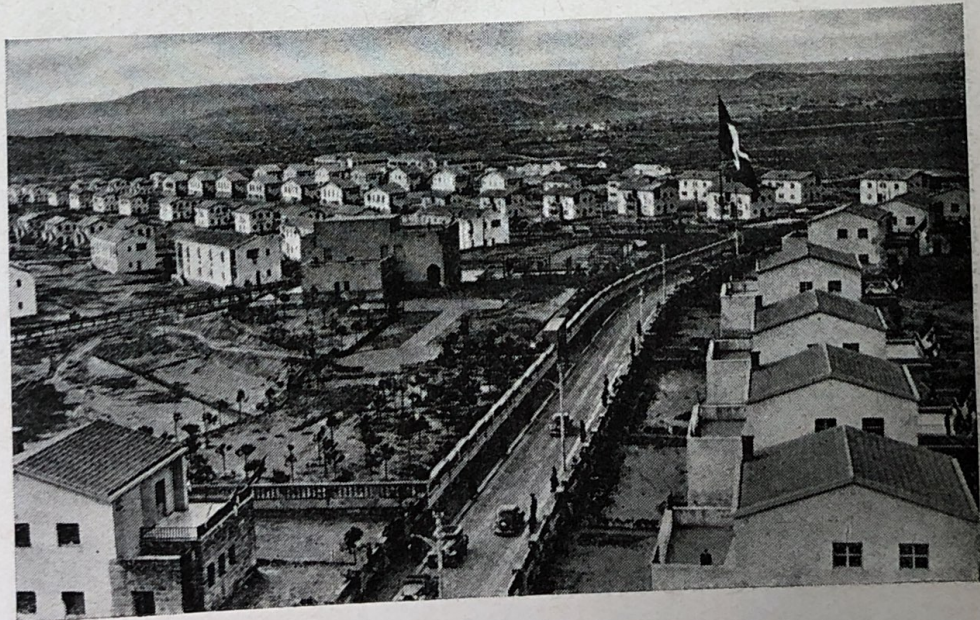
Ma si finirebbe per ripetersi. Poiché ovunque è la stessa fede, la stessa intensità di lavoro e, considerate le diverse difficoltà, le stesse vittorie.

Né si può dimenticare come, a compenso di qualche settore in cui il sottosuolo nazionale si è mostrato meno generoso, dia nuove speranze il territorio dell'Impero. I risultati ottenuti in questi primi tre anni di intense ricerche – e non solo per i tanto vantati metalli preziosi, ma altresì per il rame, lo stagno, la mica, l'amianto – permettono di dare per certo che la fisionomia autarchica dell'industria estrattiva italiana sarà fra poco, sul piano imperiale, ancor più incoraggiante di quanto oggi non si presenti, sfruttando le sole risorse metropolitane.

Ormai, dopo tre anni di lotta, il più è fatto. Migliorate le maestranze, intensificata la preparazione tecnica dei dirigenti; attrezzatasi l'industria in complessi e potentissimi organismi, in grado di affrontare e risolvere gli ardui problemi della ricerca e dello sfruttamento minerario, la lotta di domani sarà più agevole, più proficua di quella di ieri.

Soprattutto perché un nuovo convincimento si è sostituito a quello che per un cinquantennio giunse a paralizzare ogni iniziativa.

Mostrato al mondo per quanto tempo siano stati ingiustamente disconosciuti i tesori racchiusi nella terra italiana, l'industria estrattiva non considera il lusinghiero bilancio di questi tre primi anni di lavoro come una meta insuperabile, ma come un passo necessario verso mete che la prossima Mostra del Minerale, un decennio dopo l'esperimento sanzionistico, potrà mostrare velocemente superate.

FRANCESCO SANSOVINO

FENICE-CAPANNA (MAREMMA TOSCANA): MINIERA DI RAME.

CARBONIA: LA CITTÀ DELLA RINASCITA MINERARIA ITALIANA.

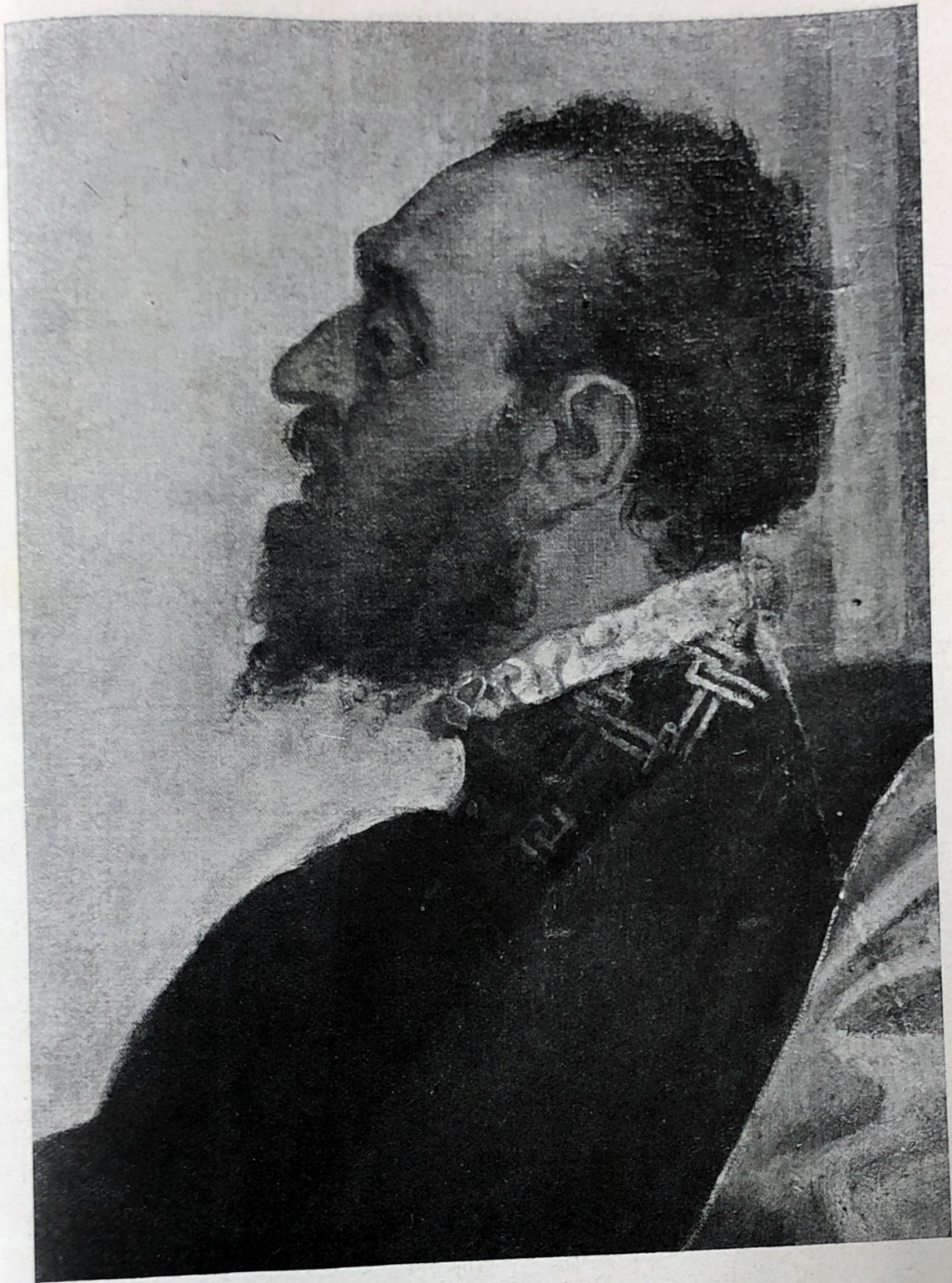
VENEZIA IN TRONO». PARTICOLARE. (Fot. Anderson)

LA MOSTRA DEL VERONESE A VENEZIA

Nella storia dell'umanità, Venezia non rappresenta solamente una città di volta in volta esaltata dalla gloria o battuta dalla sventura, come, più o meno, molte altre città del mondo. Venezia, unica tra le sue consorelle dell'Evo medio e dell'Evo moderno, ha potuto e saputo assurgere alla funzione altissima ed essenziale, che nell'Evo antico avevano avuto, in forma e in misura diverse, Atene e Roma: la funzione di creatrici d'una civiltà. Meno grande delle altre due, Venezia ha tuttavia partecipato delle qualità sostanziali dell'una e dell'altra; perché come Roma essa ha creato un grande impero e come Atene ha creato una grande arte.

L'impero temporale di Venezia è scomparso dalla carta geografica, dopo aver salvato la civiltà europea dalla travolgente ondata oceanica del mondo asiatico; l'impero spirituale ne sopravvive nelle opere dei suoi grandi artisti.

La triade dei pittori sovrani, che, procedendo sulla via aperta dal genio anticipatore di Giorgione da Castelfranco, hanno segnato nel Cinquecento il supremo fastigio della civiltà veneziana, attestano ancor oggi, con le loro opere immortali, i tre aspetti fondamentali di questa civiltà, quali si rivelano non soltanto nell'arte, nella vita, ma anche nella politica, nella storia di Venezia. Tiziano Vecellio ce ne ha tramandato la dignità, la forza, il superbo lirismo; Jacopo Tintoretto il verismo tragico e possente e la formidabile volontà di dominio; Paolo Veronese la magnificenza, l'opulenza, la sontuosa e realistica giocondità.

L'AUTORITRATTO DI PAOLO VERONESE (DAL «CONVITO IN CASA LEVI», RR. GALLERIE DELL'ACCADEMIA DI VENEZIA).

(Fot. Fiorentini)

Era pertanto naturale che, dopo aver dato, con due esposizioni memorabili, la visione dei più insigni capolavori di Tiziano nel 1935 e del Tintoretto nel 1937, Venezia dedicasse una nuova manifestazione di stile non meno grandioso a illustrare e a celebrare l'opera di Paolo Veronese.

Non v'è chi non sappia che il vero cognome di Paolo era Caliari. L'avevano soprannominato «il Veronese» a Venezia, dov'egli – nato a Verona nel 1528 da Gabriele Caliari, scalpellino – era venuto nel fiore della giovinezza, passata di poco la ventina, dopo aver lavorato non soltanto a Verona, ma anche a Mantova (ove l'aveva chiamato il cardinale Ercole Gonzaga, ed ove aveva veduto l'opera del Mantegna) e in alcune delle sontuose ville che i patrizi veneziani andavano erigendo nella terraferma veneta, come quella principesca dei Soranzo a Treville di Castelfranco, e quella degli Emo a Fanzolo. Venezia era allora, senza confronti, la città più opulenta d'Europa. Era quel che oggi è New York, o Londra, o Roma. Era non solamente il centro dei traffici mondiali – malgrado le recenti scoperte geografiche, che, con l'andar del tempo, dovevano portare un colpo mortale all'egemonia economica dei Veneziani – ma anche la capitale d'uno Stato formidabile – il più forte d'Italia, uno dei più potenti d'Europa – il cen-

(Fot. Giacomelli)

IL PALAZZO ZUSTINIAN A SAN MOISÈ, DOVE SI TERRÀ LA MOSTRA.

tro d'un impero. Come già dalla Dalmazia il Carpaccio, dalla Marca Trivigiana il Giorgione, dal Cadore Tiziano, e più tardi dalla Grecia il Teotocopulo, da ogni parte dell'impero convenivano gli artisti alla metropoli come al luogo dove solo si poteva affermare il loro valore, lanciare il loro nome.

Quando venne il Caliari per la prima volta a Venezia? Una sua pala, che si conserva nella chiesa di San Francesco di Paola, e che risente evidentemente l'influsso di Tiziano, è datata del 1551, quando il pittore aveva ventitrè anni. Tra il 1553 e il 1554, con un pittore di Castelfranco, Battista Ponchino detto Bazzacco, e con Giambattista Zelotti – già suo collaboratore in precedenti lavori – Paolo Caliari è chiamato a decorare i soffitti delle sale della Bussola, del Consiglio dei Dieci e dei Tre capi dello stesso Consiglio, nella sede più augusta della Serenissima, nel centro dell'impero: il Palazzo dei Dogi. Di queste pitture ci rimangono il San Marco in gloria che scende a incoronare le tre virtù teologali, il bellissimo vecchio orientale con turbante insieme a una giovane donna, e l'allegoria mitologica di Giunone che offre a Venezia gemme e altri doni, e soprattutto il corno ducale, emblema della sovranità veneziana. Quest'ultimo dipinto, che, con innumerevoli altri, aveva fatto parte nel 1797 del bottino di preda del Generale Bonaparte, è stato restituito a Venezia, dopo la fine della guerra europea, dal Belgio, al quale il Bonaparte l'aveva donato.

In queste opere, le prime che attestano d'un importante ciclo dell'attività del Veronese a Venezia, si afferma già l'eccezionale valore dell'artista nei mirabili effetti decorativi di scorci e di colore, e nella grandiosità delle forme.

Nel convento e nella chiesa di San Sebastiano, sorgenti all'estremo lembo occidentale della metropoli lagunare, non lungi dalla spiaggia di Santa Marta e dagli argini di S. Nicolò dei Mendigoli, dove oggi ferve e tumultua l'intensa attività del porto commerciale, e dove viveva, sotto la Serenissima, di vita autonoma, povera e libera, un' antichissima colonia di pescatori e di marinai, avevano preso stanza in quel tempo certi monaci veronesi, governati da un Priore originario della stessa città. Il Priore, volle affidargli, nel 1555, la decorazione della sacristia della sua chiesa.

Paolo dipinse nel centro del soffitto la Vergine incoronata, con il suo colore vivido e succoso, e, in quattro riquadri intorno, le poderose figure degli Evangelisti.

L'opera del giovane pittore, vibrante di vita e di colore, che segnava – come ben dice il Fiocco – «la vittoria del colore dopo il lungo periodo della pittura di tono,affermatasi con Giorgione e tenuta ferma con Tiziano, il ritorno a quel canto scoperto, franco e gagliardo, che l'amore del troppo accompagnamento aveva reso inquietante agli orecchi cittadini», ebbe un successo immediato, grandioso. E, soddisfatti, i Padri di San Sebastiano commisero al giovane pittore la decorazione del soffitto della chiesa, ch'egli diede compiuto nell'ottobre del 1556. La vasta superficie piana è compartita con squisito senso d'arte, con magnificenza lussuosa di colore, con dovizia di fantasia e con ricchezza di motivi decorativi, che fanno corona alle creazioni geniali del maestro. Egli ha qui raccontato tre storie della Regina Ester: *La giovane Ester condotta davanti al Re Asuero; Ester incoronata regina da Asuero;* lo zio di Ester, *Mardocheo, portato in trionfo.*

Scrive il Lorenzetti: « L'armonia deliziosa di toni, di linee, la nobiltà della composizione, i sicuri effetti di prospettiva, fanno di queste tre tele tre capolavori impareggiabili, in cui Paolo

(Fot. Giacomelli)

UNO DEGLI STUPENDI SALONI DI PALAZZO ZUSTINIAN.

(Fot. Giacomelli)

IL SALONE DEL RIDOTTO, ADIACENTE AL PALAZZO ZUSTINIAN, CHE CONTERRÀ UNA PARTE DELLA MOSTRA.

LA VILLA BARBARO A MOSER (ASOLO) AFFRESCATA DA PAOLO VERONESE. (Fot. Giacomelli)

seppe raggiungere di un balzo il vertice della sua potenza pittorica, conquistandosi fama universale e imperitura ».

Si dice che, dopo aver visto queste pitture, Tiziano abbracciasse pubblicamente il Veronese, proclamandolo il decoro della pittura veneziana. Certo al giovane pittore esse valsero i più ambiti incarichi ufficiali. Lo stesso Tiziano essendo giudice nel concorso per le decorazioni pittoriche della nuova Libreria, capolavoro dell'architettura sansoviniana, diede la vittoria a Paolo Caliari, e gli consegnò personalmente la collana d'oro, ch'era il premio promesso all'autore dell'opera di maggior pregio. Successivamente, Paolo torna alla sua chiesetta di San Sebastiano, e le dà i *Profeti* e le *Sibille* ai lati della navata; l'*Annunciazione* sull'arco dell'altar maggiore, ai due lati; gli *Apostoli*, sui pennacchi delle sei cappelle laterali; il *Martirio di San Sebastiano* nell'abside, e poi la grande pala dell'altar maggiore con *La Vergine col putto in gloria*, e in basso *S. Sebastiano*, *S. Pietro*, *Santa Caterina* e *San Francesco*. E infine dipinge sulle portelle dell'organo la *Presentazione di Cristo al tempio* e la *Piscina probatica*. Nel 1559 Paolo terminava il secondo ciclo delle sue opere a S. Sebastiano. Pare che, dopo averlo terminato, egli partisse per Roma, al seguito dell'Ambasciatore Gerolamo Grimani. Quanto egli vi sia rimasto non si sa; si sa ch'egli vide e studiò l'opera di Michelangelo; si sa che ne tornò con idee nuove. E tutta la sua arte ne rimase nobilmente influenzata. Egli riesce a innestare sul tronco gagliardo della pittura veneziana caratteri nuovi, nei quali si avverte l'influsso della grandiosità romana. Il più stupendo monumento di questa sua seconda maniera rimane la principesca villa di una grande casa patrizia veneziana, i Barbaro, a Maser.

Costruita dal Palladio verso il 1560, a mezza costa dei dolci colli asolani, per i patrizi Marcantonio e Daniele Barbaro, decorata di stucchi da Alessandro Vittoria e qualche anno dopo affrescata dal Veronese, la villa di Maser è tra le più luminose testimonianze del fasto e del gusto raffinato della nobiltà veneziana nei grandi tempi della Repubblica.

Giuseppe Fiocco nel suo libro su Paolo Veronese scrive che l'opera insigne e favolosa del pittore riempie la villa, la spalanca e la sublima. Paolo qui si giova dei più bei giochi della sua sensibilità spaziale, facendo sorgere dalle nude pareti una pleiade di dei e uomini perfetti, con la dovizia del più ricco Rinascimento, ma con l'ingenuità di un medioevale come in un nuovo « hortulus deliciarum ».

Sulle vaste pareti della villa, che lasciavano libero il campo alla sua sete di orizzonti, il Veronese immagina che l'occhio spazi al di là e si apra su paesaggi costruiti in parte di fantasia e in parte ispirati dalla serena campagna veneta.

(*Fot. Anderson*)

LA CENA IN CASA DI SIMONE FARISEO. – R. PINACOTECA DI TORINO.

(*Fot. Alinari*)

MARTIRIO DI SANTA GIUSTINA. – MUSEO CIVICO DI PADOVA,

« LA GIOVINEZZA » – DETTAGLIO DEL DIPINTO « VECCHIO ORIENTALE CON TURBANTE E GIOVANE DONNA », NEL SOFFITTO DELLA SALA DEL CONSIGLIO DEI DIECI, IN PALAZZO DUCALE.
(*Fot. C. Naya*)

«LA VECCHIAIA» – DETTAGLIO DEL DIPINTO «VECCHIO ORIENTALE CON GIOVANE DONNA», NEL SOFFITTO DELLA SALA DEL CONSIGLIO DEI DIECI, IN PALAZZO DUCALE. *(Fot. C. Naya)*

S. MENNA CAVALIERE – R. PINACOTECA DI MODENA. (*Fot. Anderson*)

[illegible], nei soffitti spalancò cieli sui [illegible] [illegible] gruppi mitologici, le divinità class[illegible] della [illegible] dell'aria, le allegorie [illegible] [illegible] esultanti in un ritmo di giovi- [illegible] insieme a gruppi religiosi [illegible] [illegible] contemporanei. *La leggenda di [illegible]; Il [illegible]; I Segni dello Zodiaco; L'[illegible] che incorona il merito*; il [illegible] *insieme all'Amore ed alla Primavera; La Bellezza dell'Universo; La Fede e la Carità; Venezia trionfante; Lo sposalizio di Santa Caterina*, soggetto prediletto dal Maestro; *L'Abbondanza di Casa Barbaro; L'Armonia*: tutto è ritratto da Paolo in questa villa, con arte facile, lieve, serena, senza che nulla tradisca lo sforzo, monumento incomparabile di colore, fantasia e letizia.

Ed ecco il Veronese ancora a Venezia, prodigioso creatore di *Cene* fastose e di sublimi rievocazioni religiose – come lo *Sposalizio di Santa Caterina* – o decoratore insigne del Palazzo dei Dogi, dove, fra altro, egli adornerà la sala del Collegio, da poco ricostruita dopo l'incendio del 1574 con pitture mirabili – geniali e alate allegorie della potenza e della gloria di Venezia, o figure allegoriche di Virtù –. E per una terza volta il pittore insigne tornerà alla sua cara chiesetta di San Sebastiano, per darle nuovi episodi della vita del Martire titolare della chiesa, e per dare al convento una delle sue famose *Cene*, che ora si trova a Milano (Brera).

E a San Sebastiano il grande pittore, giunto sessantenne alla fine della sua vita terrena – egli si spense nella sua casa, in Salizzada San Samuele, il 19 aprile 1588, per febbre acuta, presa intervenendo ad una solenne processione la seconda festa di Pasqua – vorrà dormire il suo sonno eterno. Ivi ancor oggi la sua effige grave e serena sovrasta la tomba, ch'è posta nella cappella a sinistra dell'altar maggiore, in mezzo alle mirabili fantasie che hanno immortalato il suo nome, e che fanno della chiesa di S. Sebastiano uno dei più insigni monumenti del mondo.

La Mostra di Venezia si aprirà il 25 aprile e avrà il suo nucleo principale nelle sale del Ridotto e dell'attigua Ca' Zustinian a San Moisè; sarà poi integrata con la visita alla chiesa di S. Sebastiano e alla villa Barbaro a Maser. Il nucleo centrale della Mostra consterà di un centinaio d'opere, prestate soprattutto dalle chiese di Venezia, e dalle Gallerie di Verona, di Padova, di Vicenza, di Roma, di Milano, di Firenze, di Modena, oltre che da alcune raccolte pubbliche e private di varie nazioni d'Europa e degli Stati Uniti d'America.

Con criterio molto opportuno, il Comitato organizzatore della Mostra, presieduto dal Podestà

di Venezia N. H. Giovanni Marcello, e diretto dal dott. Rodolfo Pallucchini, ha preferito lasciare là ove si trovano quelle opere del Veronese che sono esposte in altri ambienti veneziani, nelle migliori condizioni di visibilità, per concentrare al Ridotto e a Ca' Zustinian soltanto quelle che possono esservi esposte in condizioni d'ambiente e di luce migliori, rispetto al loro normale collocamento.

Così, mentre, ad esempio, il grandioso e glorioso *Convito in casa Levi* rimarrà all'Accademia di Belle Arti, verranno esposte alla Mostra alcune delle pitture che dànno magnificenza al soffitto della sala del Collegio e a quella del Consiglio dei Dieci, pitture che nel loro normale collocamento non si possono godere appieno. Così pure costituiranno una vera e propria rivelazione per il pubblico e anche per gli studiosi alcune delle pale del Veronese sparse nelle varie chiese di Venezia; come quella mirabile di Santa Caterina, che è forse il suo capolavoro religioso, come quella bellissima e quasi ignota di *S. Pantalon*, che raffigura San Pantaleone in atto di risanare un fanciullo, come quella della chiesa del Redentore, che raffigura il *Battesimo di Cristo*, e che è stata scoperta e identificata pochi anni or sono da Padre Davide da Portogruaro.

Di un importantissimo complesso veronesiano si vedrà poi per la prima volta riunito alla Mostra di Venezia tutto quanto ne rimane dopo la dispersione del 1815: i superstiti affreschi della «Soranza».

A Treville, presso Castelfranco, Paolo Veronese aveva affrontato per la prima volta la decorazione di tutta una grande villa, affrescando, con la collaborazione del suo conterraneo Giambattista Zelotti, la villa sontuosa costruita dal Sammicheli per i patrizi veneziani Soranzo.

RITRATTO DI CAVALIERE. – COLLEZIONE CO. CONTINI, ROMA. (*Fot. Anderson*)

Dopo la caduta della Serenissima molte case patrizie in Venezia e nella terraferma, travolte nella rovina dello Stato veneto, caddero in gravissima crisi economica, e furono costrette ad alienare le loro principesche dimore. Anche la villa dei Soranzo a Treville – la «Soranza», come veniva chiamata – fu venduta con tutta la vasta tenuta che la circondava. E i suoi acquirenti non trovarono miglior utilizzazione per la maestosa residenza che quella di demolirla. Intervenne allora un altro patrizio veneziano, il N. H. Filippo Balbi, studioso di meccanica e di chimica, al quale piangeva il cuore di veder distrutte le mirabili fantasie pittoriche di Paolo Veronese. Il Balbi chiese il permesso ai nuovi proprietari di sperimentare un sistema da lui escogitato per staccare gli affreschi e trasportarli su tela. Ottenuto il consenso, si pose all'opera, e riuscì a staccare ben cento frammenti, alcuni dei quali di notevoli dimensioni. Questo

RITRATTO DI INCOGNITO. – PALAZZO COLONNA, ROMA.

(*Fot. Anderson*)

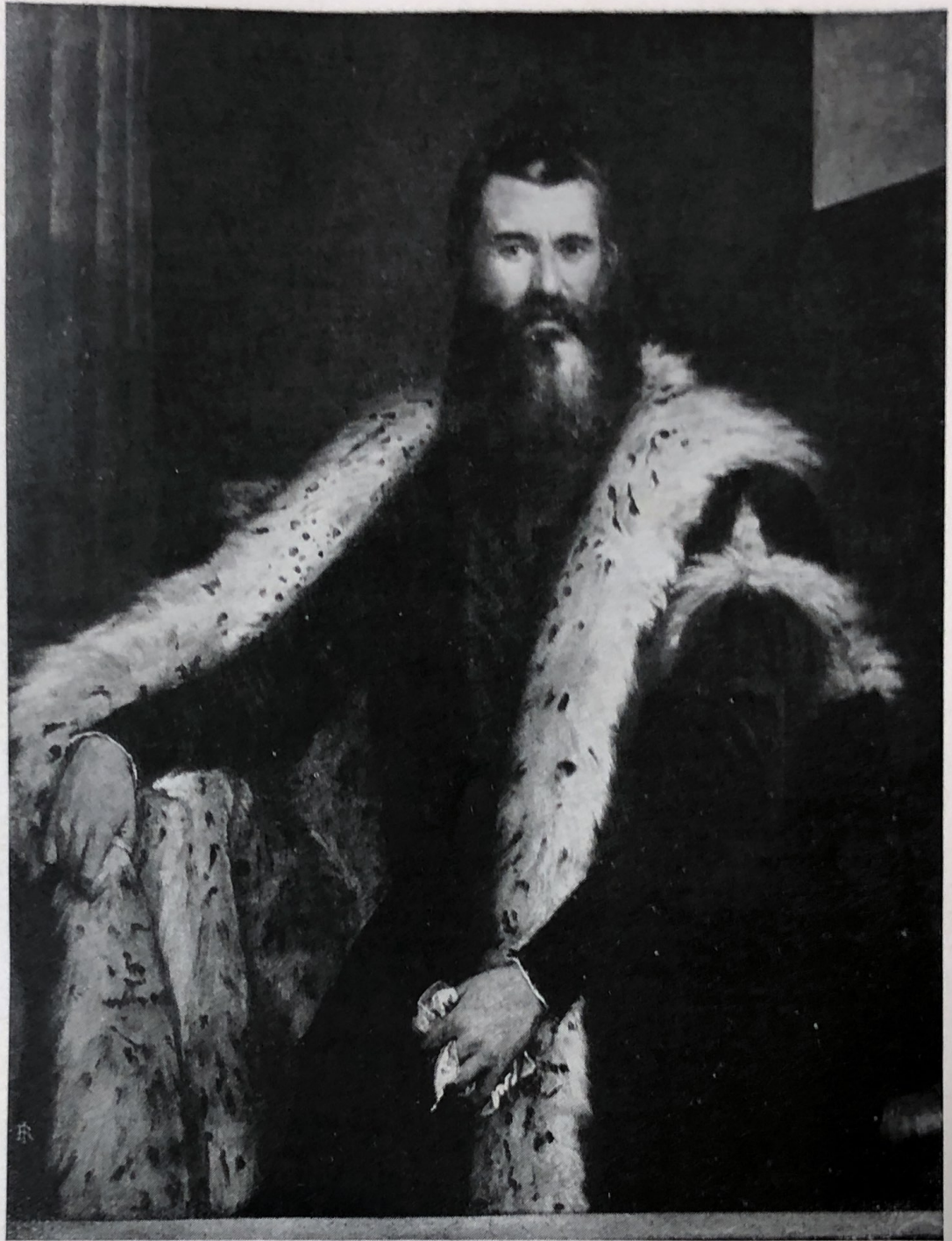
accadeva nel 1815; l'anno successivo l'I. R. Accademia di Belle Arti di Venezia conferiva al Balbi una medaglia d'oro per il procedimento tecnico da lui inventato. Dei frammenti staccati, alcuni furono dal Balbi stesso donati al Duomo di Castelfranco, altri all'erudito abate Giannantonio Moschini; la maggior parte, consegnati ai proprietari [illegible], furono venduti, ed [illegible] in Inghilterra.

La [illegible] il Ridolfi di un'idea [illegible] della loggia e delle [illegible] della villa dei Soranzo: allegorie [illegible], epi[illegible] della vita d'Alessandro, [illegible]camente [illegible] architettonica [illegible] e paesaggi di fantasia.

Concezione decorativa che avrà poi il massimo sviluppo nella villa Barbaro a Maser.

Alla Mostra di Venezia, per la prima volta dopo il 1815, tutto quanto rimane di questa fastosa decorazione si troverà riunito in una vasta sala del Ridotto, dalla quale si inizierà il giro dei visitatori.

Dei cento frammenti staccati dal Balbi, i quali costituiscono gli incunaboli dell'affresco, ne restano – attualmente noti – non più d'una dozzina, dei quali sette verranno prestati dal Duomo di Castelfranco (e sono tre allegorie grandi e vigorose: *La Temperanza; La Giustizia; Il Tempo e la Fama;* e quattro putti volteggianti sulle nuvole), uno dalla Pinacoteca del Seminario di Venezia (una figurina della *Gloria*),

DANIELE BARBARO. – GALLERIA PITTI, FIRENZE.

(Fot. Anderson)

uno dalla Pinacoteca Comunale di Vicenza (un delizioso putto affacciato tra i pilastrini d'una balaustra) ed uno dalla collezione parigina di Arthur Sambon (altro putto con una pera in mano). Altri due frammenti verranno infine prestati dall'Università di Londra. Non si sono per contro potute rintracciare le due figurazioni della *Geometria* e dell'*Astronomia*, già esposte ad una mostra londinese nel 1881. D'altra parte, l'allegoria della *Fortezza*, ora nella raccolta Ruth di Budapest, è certo di mano dello Zelotti.

L'insieme dei frammenti che saranno raccolti nel Ridotto varranno a precisare un momento dello sviluppo stilistico di Paolo, del più alto interesse per l'accostamento al manierismo mantovano ed emiliano.

Nel soffitto, con l'allegoria del *Tempo* e della *Fama*, le figure si proietteranno con scorci ed articolazioni arditissimi, che testimoniano l'ammirazione per Giulio Romano. Ma certi accordi di colore, come il nastro azzurro sul manto giallo, l'ala screziata di rosa della *Fama* e la luminosità delle nubi, indicano quanto vigile sia la personalità dell'artista.

Le figure della *Temperanza* e della *Giustizia*, giocate su raffinati rapporti di grigi chiari, lilla e paonazzi spenti, sono tessute con sinuose snodature di linee ed appuntite soluzioni formali; attestano lo studio del Parmigianino. I putti scherzosi che navigano sulle nubi o quelli che appaiono tra i pilastrini delle balaustre sono felicissime invenzioni di Paolo. E il Pallucchini

S. ANTONIO PREDICA AI PESCI. – GALLERIA BORGHESE, ROMA. (*Fot. Anderson*)

PAOLO VERONESE: « GIUNONE » – DETTAGLIO DELLA DECORAZIONE DELLA VILLA BARBARO A MASER.

(*Fot. Alinari*)

SANTA CATERINA (DETTAGLIO). – CHIESA DELLA SANTA, VENEZIA. *(Fot. Anderson)*

dichiara assolutamente infondati i cauti dubbi che sulla loro paternità espresse il von Hadeln.

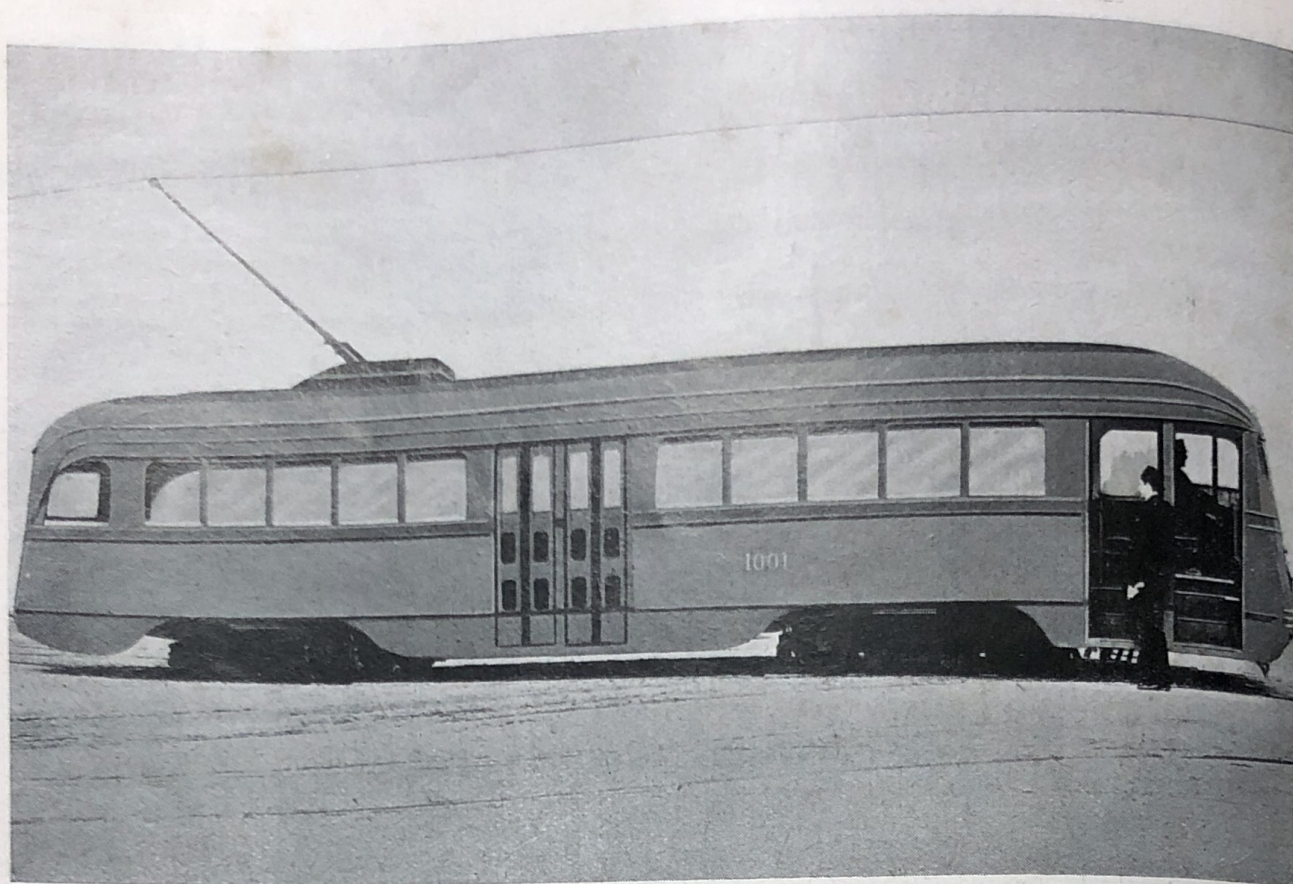
Il criterio che ha presieduto alla scelta delle opere è stato quello di radunare quelle autentiche più significative del Maestro, escludendo la bottega e la collaborazione, con particolare riguardo ai tre momenti della sua vita: la giovinezza, la maturità, il radioso tramonto.

Il primo periodo sarà largamente rappresentato nella Mostra con le opere rivelatrici del Veronese, sacre e profane, assieme al grande ciclo pittorico della chiesa di S. Sebastiano.

La maturità di Paolo coincide con la serie trionfale degli affreschi della villa di Maser (che, per cortese concessione della Contessa Marina Volpi, il pubblico sarà ammesso a visitare) e sarà rappresentata alla rassegna nelle sue fasi più interessanti. Dell'ultimo periodo, durante il quale lo stile del pittore tende ad un colore più ricco, più sfarzoso, più intonato secondo la tradizione veneziana, saranno presentati alla Mostra soltanto esempi purissimi, capolavori religiosi, profani, mitologici,

Il Veronese è poco noto come ritrattista; alcuni dei suoi ritratti, concepiti e sentiti con una serenità monumentale e decorativa che esalta psicologicamente il carattere del personaggio, figureranno alla Mostra: tra gli altri, il grazioso ritratto del patrizio Daniele Barbaro, uno dei fondatori della Villa di Maser. E poco note sono anche le deliziose pitture profane da cavalletto, alcune delle quali costituiranno una rivelazione per il pubblico.

Come già quelle di Tiziano e del Tintoretto, la Mostra di Paolo Veronese varrà a ricondurre gli animi del pubblico più vasto ad una valutazione nuova, a una più sicura e più penetrante comprensione d'una delle più alte espressioni della civiltà veneziana; varrà a dimostrare di quanto al sano e sereno realismo e al sontuoso colorismo di questo sommo pittore vada debitrice la pittura moderna; varrà a stabilire una nuova esatta coscienza d'uno dei più cospicui e più nobili titoli del genio italiano al primato nel mondo.

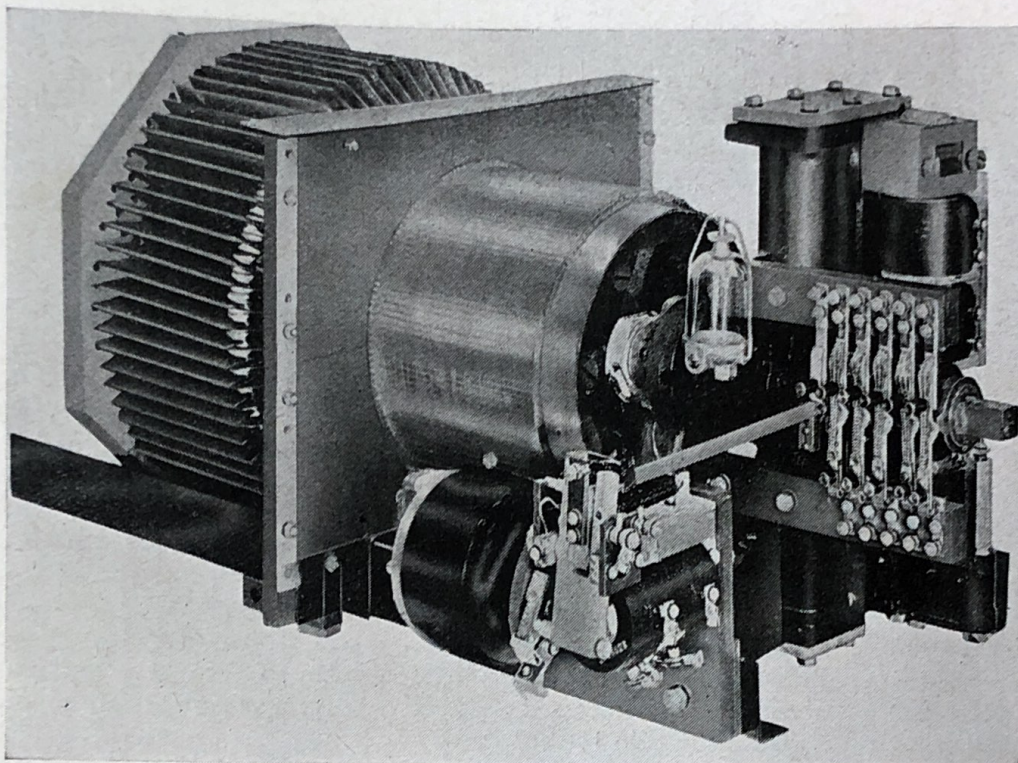
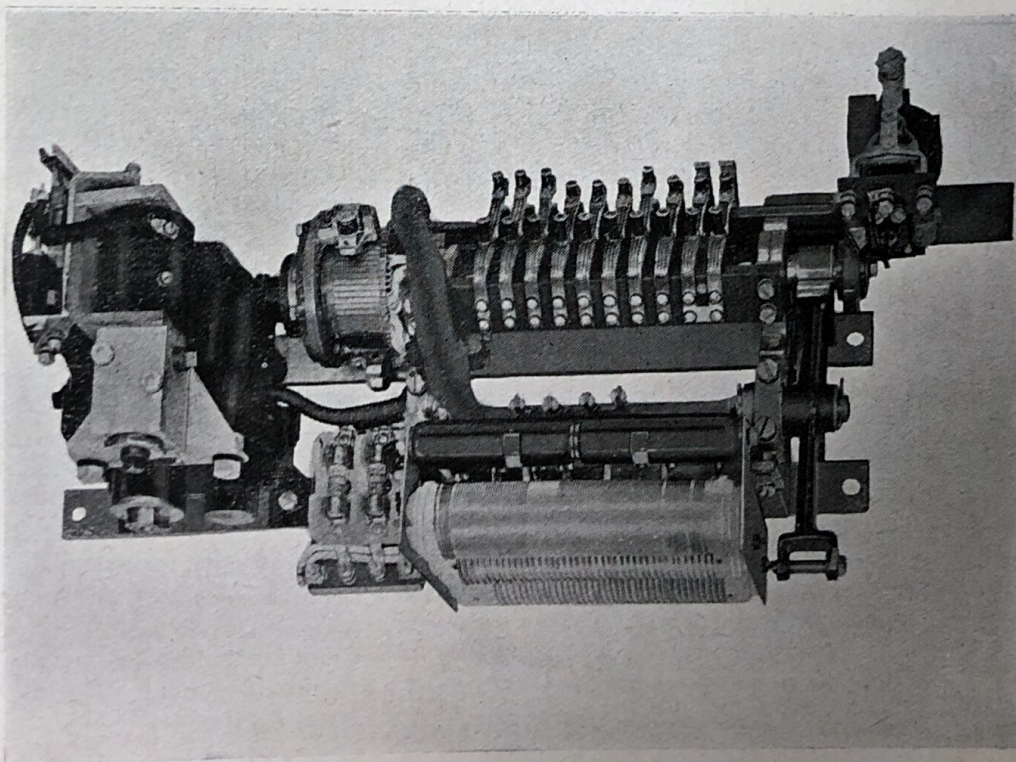
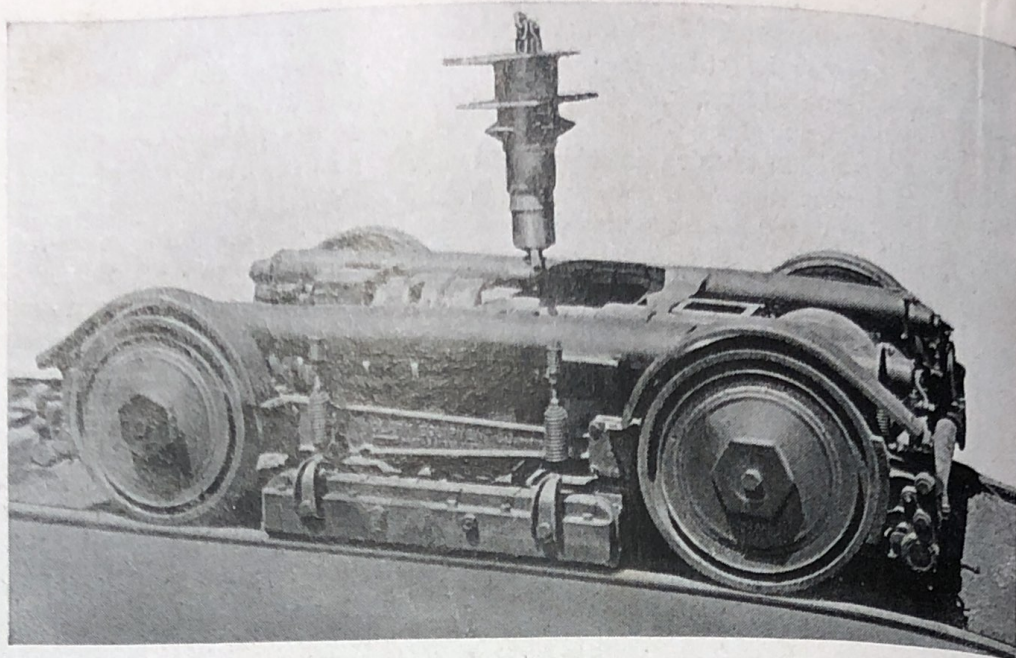
ELIO ZORZI

LA MODERNA VETTURA TRANVIARIA, CHE HA RAGGIUNTO UNA LINEA ESTETICA VERAMENTE NOTEVOLE. QUESTA FOTOGRAFIA VIENE DALL'AMERICA, MA AVREBBE POTUTO EGUALMENTE ESSERE FATTA A MILANO. *(Foto favorite dalla « C. G. E. »)*

IL NUOVO TRANVAI

Una parentesi linguistica. È tempo di metter ordine nel linguaggio tranviario. Non si dica né *tram*, né *tramway*, parole, la prima che non si sa donde sia venuta (alcuni parlano di un inventore che si sarebbe chiamato Outram, ma non esistono notizie sicure e probabilmente trattasi di una favola) e l'altra straniera, che il pubblico per lo più non pronuncia esattamente. Quando si crede indispensabile ricorrere ad altro idioma, bisogna, ad ogni modo, evitare di alterarne la fonetica (avevano ragione i Napoletani che nel loro antico dialetto dicevano *tranuè*). Adottiamo, dunque, *tranvia* (con l'«i») per indicare l'impianto, e *tranvai* per indicare il treno o la vettura. Esempi: «Le tranvie di [illegible] sono assai bene esercitate». «Vado a [illegible] col tranvai», ecc.

Dopo i [illegible] i nuovi tranvai. La tecnica [illegible] si rinnoverà, come è avvenuto della [illegible] e per l'identico motivo. Quale [illegible] gli indovinate, senza che io ve lo dica; e poi, presto vi [illegible] di [illegible]. Si va constatando, nelle grandi città, che il traffico, sempre più congestionato specialmente nelle ore di punta, corrispondenti ad abitudini di vita che è impossibile alterare in modo sensibile (si parla di scaglionare l'uscita degli impiegati dai grandi uffici e quella degli operai dalle officine, ma di più non si può fare) rende poco conveniente l'uso dell'automezzo individuale. La vostra automobile, bloccata fra le innumeri sue compagne e trattenuta da vigili e semafori, non potrà procedere che assai lentamente. È preferibile ricorrere ai trasporti pubblici, che offrono i loro servizi a prezzo modico e possono spostarsi con maggiore celerità, anche perché la disciplina del traffico finirà col favorirli ancor più che ora non faccia. Per qualche tempo è sembrato che l'autobus con la filovia o «filobus» (diciamo pur così invece di *trolleybus*, parola che ha una radice straniera) potessero risolvere totalmente il problema del trasporto urbano, anche perché, non richiedendo impianto di rotaie, riescono meno costosi, nel complesso, per gli enti comunali che sopportano gli eventuali oneri derivanti dalle comunicazioni. Ma ciò si può considerare esatto soltanto per città ove il traffico non è grande. Si sa che il numero dei

viaggi urbani per abitante cresce con la popolazione, e perciò se in una città di 100 mila persone si hanno 100 viaggi per abitante all'anno, in una città di un milione se ne avranno 400. (Bergamo 82.000 ab., viaggi 122; Genova 608.000 ab., viaggi 230; Milano e Roma un milione di ab. in cifra tonda, rispettivamente 408, 419 viaggi per abitante). Si può quindi, da questo punto di vista, fare una triplice classificazione delle città; piccole, medie, grandi. Alle prime basterà un servizio di autobus con 20 a 30 posti per altrettanti viaggiatori a sedere (i posti in piedi, che possono anche toccare il doppio dei viaggiatori seduti, faranno da riserva per le ore di punta); alle seconde occorreranno autobus o filobus con 40 a 60 posti, e alle grandi città si potrà provvedere con autobus del secondo tipo sugli itinerari poco battuti, ma si dovrà ricorrere a vetture tranviarie di 50 e più posti sui percorsi molto affollati. Ciò non soltanto per ragioni economiche (l'autobus riesce vantaggioso per piccoli traffici; se, però, il traffico è grande la situazione si capovolge, ed è il tranvai che può offrire il posto al massimo buon mercato), ma anche per ragioni tecniche.

ECCO IL REGOLATORE CHE AVVIA LA VETTURA. È UNA VERA MACCHINA, LA QUALE, REGOLANDO LA RIPRESA, CI PERMETTE DI RAGGIUNGERE SENZA DISTURBO, IN POCHI ATTIMI, ELEVATE VELOCITÀ.

ANCHE L'APPARECCHIO PER IL FRENO È UNA MACCHINA, E I FRENI SONO TRE: L'ELETTRICO, IL MAGNETICO E QUELLO AD ARIA. LA FRENATURA È RAPIDISSIMA E HA LUOGO SENZA SCOSSE: ANCHE IN CASO DI EMERGENZA NON MANDA I VIAGGIATORI UNO CONTRO L'ALTRO.

IL CARRELLO HA UN'ARIA UN PO' PAESANA. MANCA DI ELEGANZA. MA SI ASSERISCE CHE EVITA OSCILLAZIONI E RUMORI. IL RUMORE SPECIALMENTE TURBA GLI AMERICANI. NOI ABBIAMO I TIMPANI PIÙ RESISTENTI.

Si è notato che affidando il traffico alle sole automobili, non si potrebbero trasportare più di 6200 persone all'ora; servendosi di automobili e autobus se ne trasporterebbero 12.000, mentre ricorrendo alle automobili e alle tranvie la potenzialità della circolazione sale a 18.900 persone (2400 in automobile, 5250 sedute e 11.250 in piedi nel tranvai). Senonché il tranvai, più comodo dell'autobus, è però più lento. Se n'è di recente accresciuta la velocità di corsa ricorrendo a motori elettrici di grande potenza; ma la velocità media è rimasta molto bassa, specialmente per l'invariabilità della rotta fissata dalle rotaie, contrapposta alla libertà dei veicoli stradali. D'altra parte, dovendo la vettura arrestarsi ad ogni 200, 400, 600 o al più 800 metri, la velocità di corsa non può essere completamente sfruttata, e così anche se si toccano i 35-40 chilometri l'ora a vettura lanciata, la velocità calcolata con l'orologio fra due estremi scende, come a Milano, ai 14-16 chilometri l'ora (su alcune strade di città americane a soli 8 km.) pur essendo variabilissima da un itinerario all'altro e nei diversi tronchi dello stesso itinerario.

Con gli autobus, più liberi di muoversi, e che per la gommatura delle ruote possono utilizzare una forte aderenza e quindi una elevata ripresa, la velocità commerciale cresce; ma, non potendosi regolare la gradualità della ripresa, si hanno alcuni inconvenienti, fra i quali la difficoltà per i viaggiatori vecchi o in condizioni di salute malferma di mantenersi in equilibrio, specialmente quando sono costretti a restare in piedi.

In America hanno concluso che, non essendo possibile rinunciare ai tranvai, il meglio era di perfezionarlo, trasformandolo in un mezzo di trasporto urbano non solo comodo, accogliente, gradito, ma anche celere. Gli Americani, cui non manca il denaro per gli studi, decisero di andare a fondo, mobilitando perfino veri e propri scienziati, i quali furono pregati di abbandonare per un po' i loro libri, i loro gabinetti o laboratori... per dedicarsi alla creazione della vettura ideale, realizzata in un tipo prossimo a comparire anche nelle città italiane, ove potremo presto giudicarlo. L'origine delle tranvie risale a un secolo fa: dopo tanti anni e tanti progressi in ogni campo, il desiderio di perfezionamento deve apparire legittimo. Qui diremo, incidentalmente, che la tendenza generica al rinnovamento si era già da tempo affermata in Europa e soprattutto in Italia, ove gli esercizi tranviari di alcune città (Milano alla testa), dai sistemi di avviamento e di frenamento alla illuminazione e alla ventilazione, dalla manovra delle porte ai carrelli, le molle di sospensione, i sedili, ecc., come all'estetica della cassa e ad infiniti altri particolari, rappresentano un progresso, rispetto agli esercizi di altre città d'Europa e anche d'America.

Il problema più urgente era quello di raggiungere una maggiore velocità media. Ma contemporaneamente sono stati affrontati gli elementi visibili delle comodità: dimensioni della cassa, spazio offerto a ciascun viaggiatore, illuminazione, ecc., senza perder di vista l'alleggerimento della vettura per economizzare in energia, la facilità della manutenzione per ridurne la spesa, ecc.

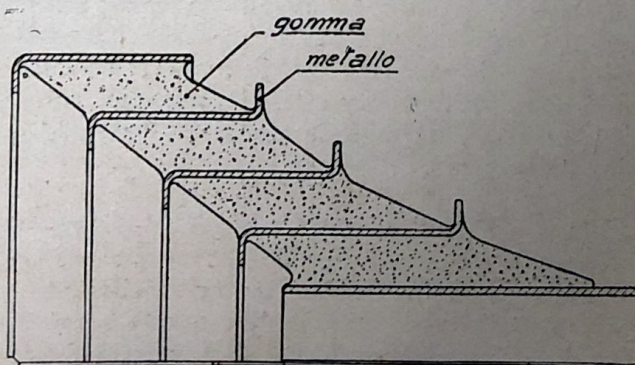
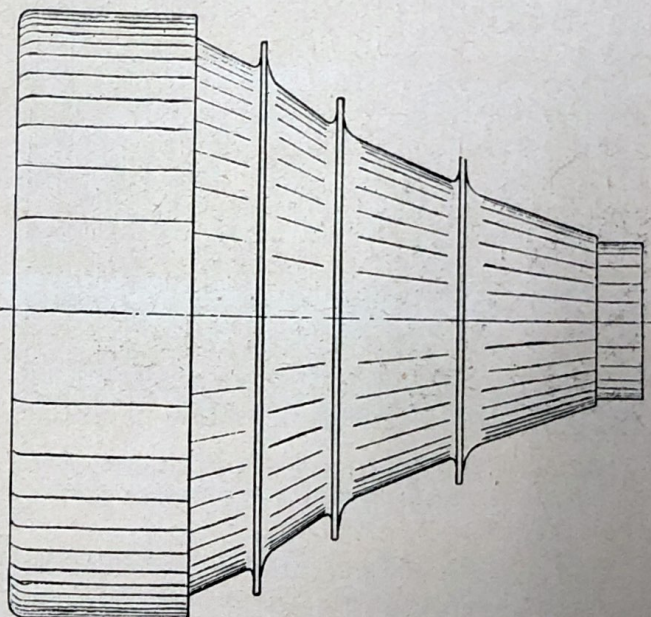
Fermiamoci all'aumento della velocità che, come accennavamo in principio, è il precipuo movente della riforma. Ripeto che la difficoltà sta non nella velocità di corsa, la quale si può sempre aumentare ricorrendo a motori di maggiore potenza, e che ad ogni modo deve restare entro certi limiti, ma nella riduzione del perditempo dovuto alle fermate. Le conseguenze di un arresto dal punto di vista della velocità dipendono da tre elementi: il tempo effettivo di arresto, il

perditempo del frenamento e il perditempo dell'avviamento successivo. Pare che il primo di detti tempi si possa ridurre a soli 7 secondi, abituando il pubblico a scendere e a montare assai rapidamente, se però gli si dia il modo di farlo senza sforzo o pericolo. A quest'ultimo riguardo, si porterebbero a tre gli scalini di accesso, lasciandoli completamente interni alla cassa, con un'alzata ridotta a 22 centimetri e mantenendo bensì le porte automatiche, tanto benemerite nella riduzione dei sinistri dovuti a fretta o a disattenzione dei passeggeri nel salire e discendere dalla vettura. È indifferente che sia mantenuto l'ingresso anteriore con l'uscita a metà carrozza o che l'ingresso sia portato in fondo alla vettura purchè si segua sempre il sistema del «pagate entrando», che è evidentemente il migliore.

Cosa ben più difficile è l'aumento dell'accelerazione all'avviamento e della decelerazione all'arresto. Si sa che il corpo umano mal sopporta le rapide variazioni di velocità di un mezzo che lo sostiene e lo trascina, specialmente per chi è costretto a restare in piedi. Una ripresa alta e mal regolata gli fa perdere l'equilibrio. Qual è l'accelerazione massima che il corpo umano può sopportare? La nozione comunemente ammessa è che, se, ad ogni secondo, la velocità (in metri per secondo) cresce di più che un metro, un metro e cinquanta, il viaggiatore in piedi rischia di cadere, o comunque ne risente fastidio. Le esperienze americane avrebbero dimostrato, invece, che si può toccare anche un'accelerazione doppia di quella indicata, quando gli aumenti di velocità siano graduati a piccole dosi e nel complesso l'avviamento abbia breve durata. *Passare presto dalla quiete al moto, ma con tutta gradualità, che non vuol dire lentezza.* Come si inghiottono le medicine sgradevoli? – Bevete d'un colpo, senza arrestarvi a sentirne il sapore! – vi dirà il medico nel consigliarvi l'olio di ricino. Scusate, lettore, il paragone; ma mi sembra il più calzante. Se non avete il tempo di accorgervi che passate dalla quiete ad una elevata velocità, non accuserete disturbo.

Bisognava dunque modificare la manovra di accelerazione, quella che ora si fa col regolatore affidato al conducente, che stacca per gradi le resistenze esistenti nel circuito tra filo aereo e motore. Questa manovra, resa recentemente automatica, va modificata in modo da divenire più rapida nel complesso e insieme più graduale, evitando i passaggi bruschi. Si è perciò sostituito all'antico regolatore un tipo nuovo, ove, per spiegarci, le cosiddette tacche di avviamento non sono più né tre, né quattro, come nei sistemi antichi, e neppure da 18 a 22, come nei tipi moderni, bensì parecchie centinaia. Il nuovo regolatore è una macchina con comando pneumatico, che agisce gradualmente e rapidamente, pur consentendo d'introdurvi le variazioni dipendenti dalle molteplici condizioni della linea (forti pendenze, curve, presenza degli scambi) che possono consigliare un'accelerazione meno accentuata per evitare slittamenti o altra qualsiasi irregolarità di marcia.

Fenomeno analogo a quello dell'avviamento è l'altro della frenatura; se ne togli che qui si tratta di tornare dal moto alla quiete con una decelerazione, anziché un'accelerazione. Il rimedio può essere identico a quello innanzi indicato, quando si ricorra alla frenatura elettrica. I motori, staccati dalla linea e messi in corto circuito su appropriate resistenze, fanno da generatori a spese della forza viva della vettura in moto e le tolgono velocità. Scartando le resistenze a poco a poco, si fa qualche cosa di simile al caso dell'avviamento e si regola così la decelerazione. Alla frenatura elettrica, che quando la velocità tocca gli 8 chilometri non avrebbe più efficacia, subentra la frenatura magnetica ottenuta con pattini agenti sulle rotaie, e infine si utilizza all'ultimo stadio la solita frenatura ad aria compressa agente in cilindri, che agiscono separatamente su ogni asse. Resta così eliminata la timoneria (base di trasmissione) che è causa di complicazioni (regolazione dei ceppi che possono essere più o meno vicini alle ruote, ecc.) e rumori.

Le decelerazioni realizzabili alla frenatura sono generalmente maggiori delle accelerazioni ammissibili alla ripresa.

LE MOLLE IN METALLO GOMMATO. SE NE DICONO « MIRABILIA ». NOI ASPETTEREMO A FARNE LA PROVA. LA MOLLA HA SEMPRE UNA PROPRIA ESTETICA, CHE QUI MANCA.

IL SEDILE FA PARTE DELL'ESTETICA INTERNA DELLA VETTURA ED È ELEMENTO ESSENZIALE DI COMODITÀ NOTATE LA FORTE INCLINAZIONE DELLO SCHIENALE.

QUESTO SEDILE MOSTRA LA CONCAVITÀ DELLO SCHIENALE, CHE CONTRIBUISCE A TENER FERMO IL CORPO DEL PASSEGGERO.

Con questi provvedimenti, la velocità di corsa è stata utilmente portata agli 80 chilometri, cui corrisponde quella commerciale da 27 a 35 chilometri, cifre calcolate la prima sulla distanza media di soli 200 metri tra le fermate, e l'altra sulla distanza di 600 metri. Il vantaggio, come si vede, è tale da togliere al tranvai ogni addebito di lentezza.

Ma il problema non è tutto qui.

Come si è detto, il nuovo tranvai vuol essere comodo ed eliminare tutti i disturbi dei viaggiatori, disturbi che vengono da quella serie di piccolissimi movimenti che la vettura subisce contemporaneamente al movimento principale o nello stesso senso longitudinale, ora avanzando ora indietreggiando, o nel senso trasversale e verticale. Questi movimenti sono di solito oscillatori, e negli studi americani vennero graduati in «percettibili», «disturbanti» e «insopportabili», con avvertenza che queste qualifiche non valgono per tutti gli individui, alcuni essendo più pronti ad avvertire i fastidi, altri avendo i nervi maggiormente corazzati. Ciò che è insopportabile per gli uni, può essere solo disturbante per gli altri; trattasi però di differenze lievi, che non giustificherebbero una rinuncia allo studio di rimedi oggettivi.

Ogni movimento della cassa rispetto ai carrelli, delle ruote rispetto alla strada si ripercuote sulle molle, producendo oscillazioni, che si distinguono per l'intensità e la frequenza (numero di oscillazioni al secondo). Le oscillazioni a bassa frequenza disturbano solo se sono ampie, quelle a grande frequenza disturbano anche per ampiezze ridottissime. Le oscillazioni sono dovute alle molle; ma se le molle non vi fossero il viaggiatore risentirebbe direttamente gli urti. Dunque le molle vanno mantenute, variandone però forma e qualità per modo da ridurre la frequenza e l'ampiezza delle oscillazioni. Di qui la decisione di rinunciare alle molle metalliche e ricorrere a molle di gomma, con interclusione di metallo per irrobustirle. La gomma risponde prontamente agli impulsi di piccola ampiezza e di elevata frequenza che hanno origine nelle irregolarità invisibili del binario, mentre le molle metalliche le esaltano trasmettendole alla cassa, come fa un corpo non completamente elastico. Si aggiunga che la gomma è un ottimo isolante dei rumori. Alcuni osserveranno che, rinunciando alle molle a balestra, si perde il vantaggio dello smorzamento delle oscillazioni, caratteristico di questo tipo di molla; ma anche la gomma ha in sé una certa capacità di smorzamento e ad ogni modo le vetture sono provviste di appositi smorzatori a liquido del tipo automobile.

La gomma trova impiego anche fra i centri di ruota e i cerchioni, come mostra il disegno di ruota elastica che riproduciamo nella pagina seguente. In tal modo il peso che grava sulle rotaie senza interposizione di un mezzo elastico (peso non sospeso) si riduce ai soli cerchioni.

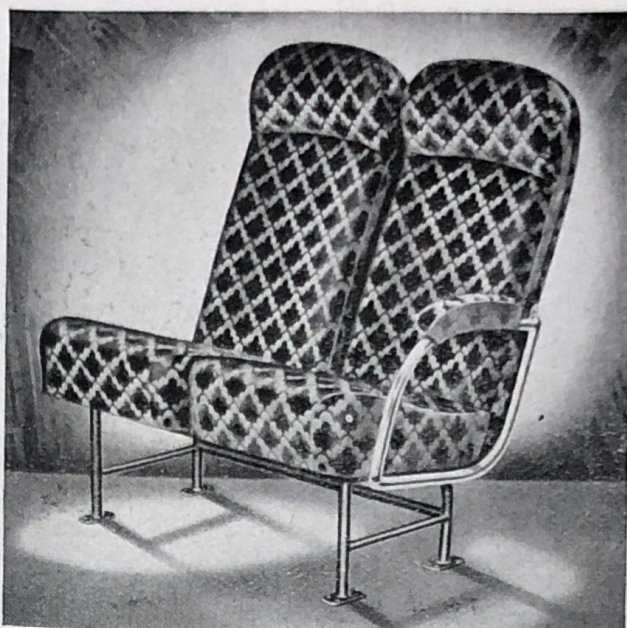
Notevoli modificazioni sono state apportate anche al carrello e al suo attacco con la cassa, sino ad ottenere una eliminazione quasi completa delle oscillazioni.

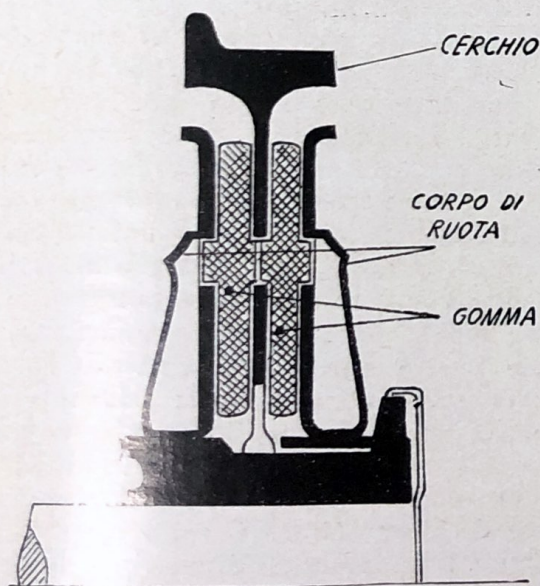
Anche nel sistema di comando, sia del motore che del freno, sono state introdotte vantaggiose modificazioni. Il guidatore, restando seduto e quindi con maggiore libertà di tener d'occhio la strada, si serve di comandi a pedale, che sono tre, come nell'automobile. Il primo a sinistra è normalmente premuto dal guidatore e costituisce l'apparecchio detto, con macabro linguaggio, dell'*uomo morto*: in caso di malore del guidatore, venendo a mancare la pressione, si interrompe la corrente e di conseguenza entra in

azione il freno magnetico a pattini. Il pedale centrale è quello che aziona il freno con la successione automatica della frenatura elettrica, seguita da quella magnetica e poi dalla frenatura ad aria. Il pedale di destra serve per l'avviamento.

Anche i sedili sono stati accuratamente studiati. Vi trova utile applicazione la gomma, sotto forma di *gomma-piuma*, largamente usata anche in molti esercizi nostri. Lo schienale ha in alto un notevole spessore, che si riduce a pochi millimetri in basso: così il corpo appoggia più completamente e non risente i sobbalzi. Sono stati moltiplicati i tubi verticali, cui si possono appoggiare i viaggiatori in piedi, tenendoli però opportunamente lontani dai sedili perché il viaggiatore seduto non abbia ad esserne disturbato.

Quanto all'aerazione interna, al riscaldamento in inverno e alla ventilazione in estate, sono tutte cose di facile realizzazione. La grande quantità di energia che si dissipa sulle resistenze elettriche della vettura fornisce essa stessa i mezzi per riscaldare l'ambiente; la ventilazione è prodotta dalla corsa. Non resta che regolare il caldo e il freddo; campo nel quale sono state introdotte tante sottigliezze da destare meraviglia. Poi verranno ancora altri progressi. Nella vettura calda, silenziosa, bene illuminata potrà entrare – pensate – anche il cinema (cartoni animati, passo ridotto, ecc.), per farvi sopportare senza noia i viaggi un po' lunghi. Si potrebbe pensare anche alla radio, ma allora addio silenzio. Vedremo se sarà il caso di fare un po' di televisione.

Siamo, dunque, vicini a quell'ideale di tranvai che deve farci considerare un viaggio in comune attraverso la città come cosa gradita, non come un sacrificio. L'ambiente interno della vettura, una volta così poco curato, ora è diventato di una eleganza che soddisfa le persone più esigenti. Le signore, anche di elevata condizione,

QUESTO SEDILE È FORTEMENTE RIALZATO IN CORRISPONDENZA DELLA TESTA, CHE COSÌ RIMANE MEGLIO APPOGGIATA E NON FA RISENTIRE LA STANCHEZZA DEL CORPO.

QUESTA È LA « GOMMA - PIUMA », MATERIALE LARGAMENTE APPLICATO ANCHE IN ITALIA AI SEDILI FERROVIARI E TRANVIARI. È L'IDEALE DELLE IMBOTTITURE, CHE RIESCONO SOFFICI E RESISTONO ALLA DEFORMAZIONE.

RUOTA ELASTICA CHE HA LA PARTE CENTRALE IN GOMMA. COSÌ NON SI RISENTONO ALL'INTERNO DELLA VETTURA I SOBBALZI CHE LA RUOTA SUBISCE PER EFFETTO DELLE PICCOLE IRREGOLARITÀ DEL BINARIO.

a differenza di una volta, la frequentano senza ritegno. La moderna « carrozza di tutti » (il movimento delle tranvie urbane in Italia rasenta il miliardo e mezzo di viaggiatori all'anno; soltanto quello di Milano tocca i 400 milioni circa), avvicina le classi, contribuisce alla solidarietà umana, crea quella fratellanza che è aspirazione dichiarata della civiltà fascista. Invece che « carrozza di tutti », d'ora innanzi chiameremo il tranvai « carrozza del popolo », con parole che ne richiamano meglio la funzione. Col prezzo modico esso si adatta ad ogni borsa, offrendo senza distinzione a chiunque, ricco o povero, giovane o in età, il mezzo per raggiungere, dopo il lavoro, la casa, ove è custodita la felicità familiare.

FILIPPO TAJANI

SAN LORENZO IN PUSTERIA. (*Fot. L. Fränzl*)

ORME DI ROMA IN PUSTERIA

S. LORENZO, L'ANTICA "SEBATVM"

Nella gioconda vallata di Pusteria, presente ognora nella memoria di chi l'ha vista pur una sola volta, col panorama sempre vario ch'essa dispiega nei lindi paeselli che la ingemmano, nel succedersi ininterrotto di verdi colli voluttuosamente ondulati, nello scrosciare delle sue rapide acque, nella montagna, che senza elevarsi ad altezze superbe domina e inquadra il paesaggio, si trova una località, la sola che da oltre un millennio porta costantemente un nome latino: San Lorenzo. Il nome si distacca, visibilmente anche per un profano, da altri, quali Aica, Vandoies, Sciaves, Brunico, Dobbiaco, dello stesso fondo valle, ed appare come un'isola in un pelago di toponimi di origine nettamente diversa. Donde tale differenza?

Sorge San Lorenzo sull'area di un'antica stazione preromana sviluppatasi durante l'Impero, per la sua favorevole posizione, a costituire il considerevole centro di *Sebatum*. Importantissima arteria di transito, infatti, fu la valle della Drava e della Rienza, cioè la Pusteria, per chi dall'Italia nord-orientale tendeva verso il Brennero e più oltre. I Romani, nel loro senso pratico che applicavano in ogni circostanza della vita, serbarono a *Sebatum* il suo nome, anche se questo non diceva loro più nulla; ma il vocabolo non dovette riuscire mai veramente popolare, e per questo forse, pur essendo la piccola comunità sopravvissuta alla trasmigrazione dei popoli, essa finì per assumere un altro nome, quello appunto di San Lorenzo. Ed ecco in quali circostanze.

Come rapida era stata la romanizzazione di *Sebatum* in età imperiale, altrettanto rapidamente dovette diffondersi nella valle il Verbo nuovo, propagato dai missionari che vi giungevano dalla metropoli italica di Aquileia, con cui la Pusteria intratteneva rapporti intensi per il Passo di Monte Croce Carnico e per la via di Belluno. E in mancanza di martiri della fede, propri della regione, *Sebatum* cristianizzata adottò per patrono il glorioso martire di Roma, San Lorenzo, che insieme con qualche altro Santo figura fra i patroni tipici di chiese di lo-

AVANZI DI UN'OPERA POLIGONALE COSTRUITA CON CIOTTOLI DISPOSTI A SPINA DI PESCE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

calità poste su strade antiche e quindi già centri di latinità.

Avvenne poi che il santuario eretto in onore di questo Santo a *Sebatum*, forse già in tempi veterocristiani, assurgesse tosto a grande notorietà, sì da attrarre numerosi fedeli specialmente della vallata. Pertanto, il nome di San Lorenzo, che col suo tempio costituiva anche materialmente il centro dell'abitato, attorno al quale si svolgevano le fiere e le sagre, apparve sinonimo della località stessa, che abbandonando ormai del tutto il nome prelatino di *Sebatum*, volle assumere quello del suo santo Patrono. E così San Lorenzo affonda le radici del suo cristianesimo, senza soluzione di continuità, nella romanità, la riprende e riafferma. La *civitas* cristiana, subentrata a quella romana, riconquista ancora a Roma le genti con la virtù e il fascino della nuova civiltà. E non difettano i documenti del predominio gerarchico tenuto per secoli nella Pusteria dalla chiesa di San Lorenzo, che in ultima analisi testimoniano dell'importanza di *Sebatum* durante l'Impero.

Dei secoli di sua vita romana il luogo non aveva, fin qui, rivelato grandi testimonianze, anche perché nel passato non erano mai stati avviati scavi archeologici, cosicché i ritrovamenti occorsi a più riprese, in ispecie nella necropoli, e dovuti al caso, vale a dire o ai periodici lavori agricoli o a sterri straordinari, come quelli resi necessari dalla costruzione della ferrovia o di altre strade, erano stati, in complesso, modesti. Invece gli scavi compiuti nel 1938, auspice il Prefetto di Bolzano, Mastromattei, animato da fede viva e da volontà decisa e dinamica, col concorso del Ministero dell'Educazione Nazionale, hanno cominciato a delineare la vera fisonomia della *civitas Saevatum*. Case sono apparse dovunque, ma, più che case, si sono ritrovati gli avanzi delle loro fondazioni; non però nello schema italico ad atrio e peristilio, ma di un tipo proprio del luogo e, in genere, della zona norico-alpina.

Solo coll'avvento dei Romani le abitazioni, che qui erano state quasi certamente di legno, si costruirono in muratura coi pavimenti di terrazzo, con le pareti intonacate e talora affrescate a vivi colori, anche a motivi vegetali. In ogni casa, poi, almeno un vano era fornito dell'impianto di riscaldamento, come è provato dai pilastrini di pietrame che residuano e che sostenevano, con archetti e voltini di cotto, il pavimento a lastroni di pietra, sotto i quali circolava l'aria calda. La quale saliva poi lungo le pareti, attraverso i mattoni tubolari, di cui si raccolsero i frammenti in quantità. Il rude clima della contrada, che si ricopre di nevi per più mesi all'anno, giustifica, invero, gli ipocausti quassù a circa 900 metri sul mare.

VANO DI UNA CASA: SONO VISIBILI I PILASTRINI DELL'IPOCAUSTO E IL PASSAGGIO AL FORNO.

AULA ABSIDATA DI UN PUBBLICO EDIFICIO TERMALE, COL PAVIMENTO IN PARTE SUPERSTITE SOSPESO, PER MEZZO DI ARCHETTI, SU PILASTRINI DI PIETRA, FRA I QUALI CIRCOLAVA L'ARIA CALDA.

Oltre a case, abbiamo scoperto almeno un bagno pubblico in prossimità della Rienza, dalla quale si sarà derivata agevolmente l'acqua. Esso ha tre aule absidate, forma notoriamente usatissima nelle terme, in particolare per il tepidario e il calidario, di cui due serbavano i consueti pilastrini di pietra. In un vano di questo complesso termale, oltre a resti di are votive, si rinvennero, sparpagliate a terra, ventidue monete d'oro d'imperatori romani del secolo V e VI. Vano è indagare quale precisa vicenda abbia cagionato l'abbandono del non spregevole peculio; ma siamo già in tempi di trambusti, in cui la Pusteria è percorsa dall'invasore, che ammazza, devasta, incendia. Ce n'è abbastanza per spiegare la perdita di questo gruzzolo di sonanti e fulgidi aurei.

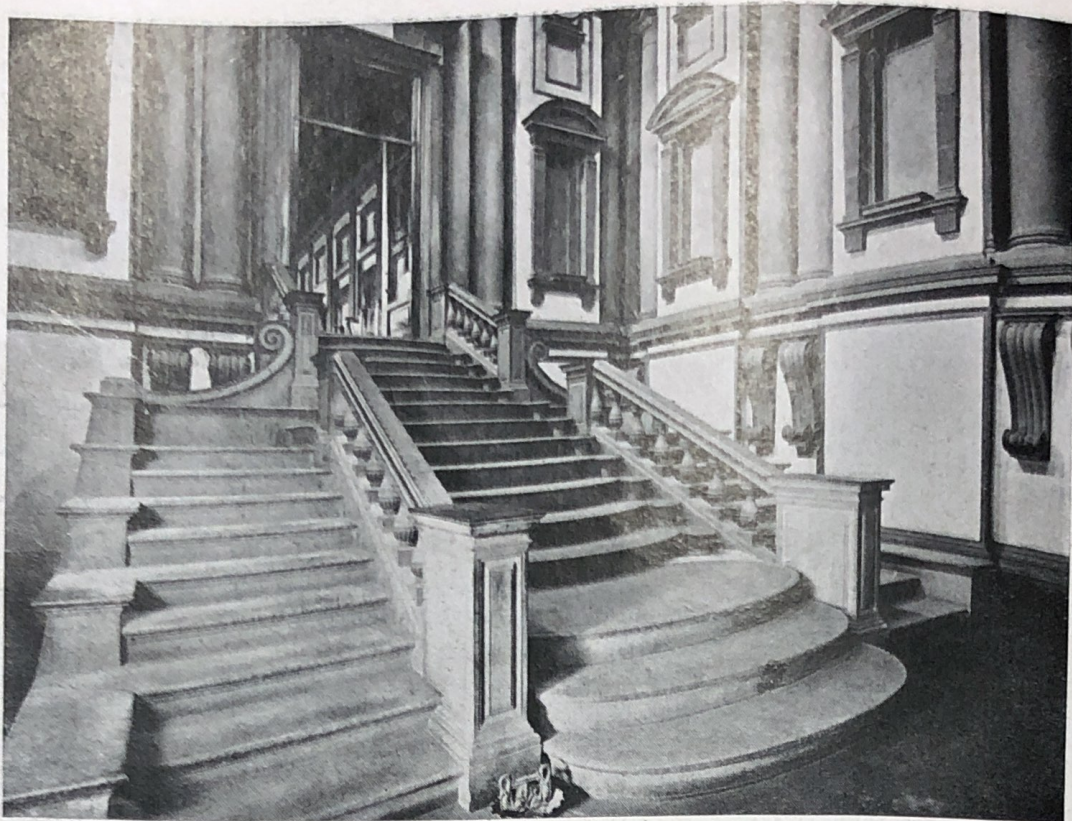
Una costruzione a pianta poligonale, assai guasta purtroppo da lavori recenti, col paramento esterno a ciottoli disposti a spina di pesce, può far pensare anche a un edificio cristiano: vi manca però ogni più sostanziale requisito per un giudizio sicuro.

Rivelatrice, infine, più eloquente che non qualsiasi pagina scritta, dell'entità economica dell'antica *Sebatum*, è stata la scoperta del probabile mercato pubblico. Si tratta di una costruzione simmetrica di circa m. 70 × 25, di solidissimo aspetto, la quale, confrontata con le altre fin qui scavate, risulta eseguita con cura molto maggiore. Sulla fronte un'ampia esedra si apriva verso sud, cioè verso il fiume; sui lati est e ovest, nel loro incontro con la facciata, due ingressi mettevano ad un portico, che girava su tre lati intorno a un cortile, sul quale dava – io penso – con porte e finestre. Fra le opere dell'antica *Sebatum* è questa l'unica con muratura ancora superstite che si elevi a due o tre metri, altezza sufficiente a produrre un innegabile effetto di grandiosità, date anche le dimensioni della mole. Strana, però, in una fabbrica tanto curata, l'assenza di qualsiasi pavimento, per cui si deve concludere che si camminasse su semplice terra battuta. Anche per questa constatazione si opina che l'edificio possa rappresentare non più e non altro che il mercato coperto dell'antica *Sebatum;* mentre l'esedra, analogamente a quella di altri edifici termali, di templi e sepolcri, può essere stata un luogo di ritrovo dei cittadini o di sosta per i passanti. Ad interpretare l'imponente costruzione quale mercato ci soccorre anche la suppellettile svariata, fra cui sono parecchi coltelli, anche da macellaio, una colla-

nina d'oro con pietre dure, diversi oggetti di bronzo e tante altre cose, e poi monete, che si recuperarono qui in maggior numero che in tutti gli altri scavi di *Sebatum* sommati insieme. E poiché parecchie di esse appartengono al 1^{o} e 2^{o} secolo dell'Impero, ne risulta convalidata l'ipotesi che l'edificio, come suggerivano già l'egregia sua struttura e l'architettura mistilinea, possa risalire alla fine del sec. I d. C., allorquando appunto la *civitas Saevatum*, per l'importanza della strada della Pusteria e per le cure allora dedicate al Norico, a cominciare da Claudio, andava sviluppando la sua vita civile. È questa la più considerevole opera romana di destinazione pubblica – a prescindere, s'intende, da ponti e strade – che l'Alto Adige abbia fatto conoscere sino ad oggi; ma è certo che gli scavi, se proseguiti, saranno compensati, specialmente nella Pusteria, da altre scoperte interessanti. E invero, le vestigia di Roma, che tornano alla luce a poche decine di chilometri dai riconquistati confini naturali della Patria, ci commuovono potentemente, anche se modeste, anche se sconvolte, anche se ridotte talora a poco più che informi cumuli di pietrame.

LA GRANDE ESEDRA SULLA FACCIATA DEL PROBABILE MERCATO PUBBLICO DI «SEBATUM».

GIOVANNI BRUSIN

PARTE DELLA PIANTA DEL PROBABILE MERCATO PUBBLICO DELL'ANTICA «SEBATUM». *(Arch. fot. C.T.I.)*

MICHELANGELO BUONARROTI (1475-1564): VESTIBOLO E SCALA DELLA BIBLIOTECA LAURENZIANA DI FIRENZE. (*Fot. Anderson*)

Le forme innovatrici espresse da questo singolare monumento sono le primizie dello stile barocco, che fiori prodigiosamente in Roma nel Seicento e che ha caratterizzato l'edilizia monumentale di tutto il mondo per circa tre secoli.

L'ARCHITETTURA NELL'ETÀ BAROCCA

A chi rifletta sui giudizi, specialmente su quelli sfavorevoli, espressi intorno all'architettura barocca, risaltano anzitutto i difetti del metodo seguito dai critici; appare, cioè, com'essi, limitando le indagini alla superficie, abbiano, se non ignorato, trascurato le cause profonde che determinarono il rinnovamento delle arti nell'età del barocco.

È opportuno, quindi, esaminare i caratteri delle opere architettoniche di quel tempo, tenendo presenti tali cause, e non trascurando di spingere anche uno sguardo al passato, giacché, come dice Terenzio: *Nullum est iam dictum, quod non dictum sit prius.*

Ed infatti, l'architettura romana ci offre saggi di *barocco antico,* fra cui – tanto per citare gli esempi più noti – ricordiamo le tombe rupestri di Petra ed i templi di Bà'albek, la villa Adriana di Tivoli e la *Conocchia* presso Capua (1).

Perciò può dirsi che, mentre il Rinascimento è stato ispirato dai monumenti romani caratterizzati da linee rette, il Barocco è sorto dall'imitazione delle opere romane caratterizzate da linee ondulate. E come quei monumenti generalmente precedono queste opere, così il Rinascimento precede il Barocco.

Naturalmente, il trapasso – come sempre accade in arte – non fu istantaneo, ma determinato dal lento esaurimento di una fase e dalla fioritura di un'altra.

Gli edifici del Rinascimento, ideati generalmente a somiglianza dei monumenti romani ricondotti in onore dall'Umanesimo, potevano notevolmente moltiplicarsi, ma non sensibilmente differenziarsi; perciò l'imitazione aveva finito col trionfare sull'invenzione, e si erano imposti gli schemi.

In essi, Michelangelo aveva ravvisato il tramonto del glorioso Rinascimento; e, innanzi all'eterno dilemma di puntualizzarsi nella ripetizione od attualizzarsi nella innovazione, seppe tracciare la via della rinascita con i nuovi germogli fioriti nel suo genio, che ricondussero in vita forme tipiche del *barocco antico: non diversamente le specie vegetali, poste in un terreno adatto, riprendono talvolta di colpo i caratteri dei lontani progenitori* (1).

(1) Per la *Conocchia*, vedasi: ROBERTO PANE, « Barocco antico », in *Rassegna di Architettura*, gennaio 1935.

(1) GUSTAVO GIOVANNONI, in *Nuova Antologia*, fascicolo 1583 del 1° marzo 1938, pp. 110-111.

LUIGI VANVITELLI (1700-1773): SCALONE DEL PALAZZO REALE DI CASERTA. *(Fot. Anderson)*

Lo scalone si svolge tra il peristilio del pianterreno e quello del primo piano, in un *crescendo* di effetti prodotti da felici risorse scenografiche, sapienti accorgimenti prospettici, giuste proporzioni di membrature architettoniche e splendidi marmi cavati nell'antico Reame meridionale. Al tempo della dominazione borbonica, la grandezza trionfale dell'ambiente era ampliata dalle armonie che, durante i ricevimenti, l'orchestra, invisibile, produceva nella doppia cupola di copertura, la cui calotta inferiore è limitata, perciò, alla sola imposta.

GUARINO GUARINI (1624-83): PALAZZO CARIGNANO IN TORINO. *(Fot. Enit)*

Questo palazzo, in cui nacque Vittorio Emanuele II, è, fra le costruzioni civili, una delle opere più significative del Seicento per l'originalità delle linee, la plastica della decorazione e la ricchezza del chiaroscuro.

Intanto, eventi eccezionali, causando nuovi atteggiamenti del pensiero, resero propizi lo sviluppo e la fecondazione di quei germogli. Nel campo dello spirito valide reazioni si erano prodotte, riflessi o forse cause di conflitti scatenatisi sui campi di battaglia: la Riforma, con la sua immediata reazione, e la Guerra dei Trent'anni, che valsero a trasformare la concezione della vita; si passò, così, dall'ascetismo e dalla contemplazione, al dinamismo ed all'azione, l'uno e l'altra lieviti di nuovi bisogni ed esigenze.

Fino a quel tempo, rimasta la vita quasi immutata, i vecchi schemi tradizionali costruttivi avevano soddisfatto le sue esigenze. Meglio che all'aperto, nei chiostri o nelle case ben recinte si trascorrevano i giorni; e gli edifici perpetuavano il vecchio tipo, chiuso tutt'in giro, privo di ali, loggiati o appendici, chiaramente definito nell'ambiente circostante e da esso nettamente diviso. Anche se l'edificio era assunto a centro di una composizione urbanistica, non protendeva alcun suo elemento verso le cose circo-

PIETRO BERRETTINI DA CORTONA (1596-1669): FACCIATA DELLA CHIESA DI S. MARIA DELLA PACE, IN ROMA.

(Fot. Anderson)

L'ampio protiro che si espande come per cedimento della facciata, le linee più varie che contrastano su di essa e l'apparente elasticità delle masse murarie non turbano la serena armonia di quest'opera, ferreamente logica nel sapiente accostamento delle eleganti membrature architettoniche. Giacomo Quarenghi la tenne presente disegnando a Mosca, nel 1803, la chiesa dell'ospedale Seremetev.

stanti: tipica la concezione bramantesca, che, per S. Pietro in Montorio, come per S. Pietro in Vaticano, consisteva in edifici a pianta centrale, circondati da portici, quasi ne fossero l'eco, il commento, l'ombra.

Nel Seicento, con la Filosofia della Natura – fiorita da Leonardo a Galileo – si affermò una nuova concezione della vita, per cui gli uomini sentirono, più che nei secoli precedenti, il bisogno di agire nella luce del Creato.

L'imitazione della Natura fu la norma che guidò gli architetti barocchi, i quali prestarono ascolto ad una massima di Galileo, di colui – cioè – che soltanto nell'Universo riconosceva il libro della verità: «Chi mira più in alto si differenzia più altamente; e 'l volgersi al gran libro della natura, oggetto della filosofia, è il modo per alzare gli occhi».

E l'architettura si appagò di elementi sinceri, non soltanto nello schema costruttivo, ma anche nella veste decorativa, e si avvalse dell'acqua e della luce.

L'armonioso mormorio o l'impetuoso susseguirsi delle masse fluide, sempre nuove e sempre varie, sono le note del canto naturale, simile a quello che gli uccelli levano per la perfezione del Creato; la luce, con la sua negazione – l'ombra –, simboleggia le vette e gli abissi, i monti e le valli, che intessono di meravigliosa armonia il contrasto: la luce degli aggetti e l'ombra delle cavità. E, quindi, derivati dalla Natura gli elementi della sua sostanza e della sua bellezza, l'architettura del Seicento preferì alle superficie piane e, perciò, convenzionali, quelle concave o convesse, quasi sostituendo con i volumi i piani. La levigatezza, anche convenzionale, fu eliminata mediante effetti di chiaroscuro, prodotti scavando nella polpa marmorea e muraria, spezzando cornici, animando le colonne con lo spasimo dello sforzo, sovrapponendo timpani, assicurando agli elementi portanti una schiera di elementi di minor valore plastico, o creando intorno ad essi, inalveolandoli, forti scuri, nulla lasciando d'intentato perché massimo fosse il contrasto tra le sporgenze e le rientranze, i pieni ed i vuoti e, conseguentemente, tra la luce e l'ombra.

Imitate così le asperità e le canore armonie della Natura, gli edifici barocchi vollero ammantarsi del suo precipuo ornamento: il verde. Ed allora la composizione architettonica sorse quasi con l'intento d'inquadrare la bellezza del Creato, asservendone a sé dei frammenti, piccoli inevitabilmente per dimensioni, ma grandi per bellezza. La Natura, dunque, fu come lo scenario predisposto per accogliere un elemento vitale: palazzo o villa, la cui massa muraria, dissolvendosi, si espanse in portici e loggiati, non richiesti dalle contingenti necessità della vita, tra i quali si diffonde il verde naturale, creando quasi un addentellato tra la cosa e l'ambiente circostante. Tipica e perfetta, seb-

bene tarda realizzazione di questo concetto fondamentale dell'architettura barocca, è la Reggia di Caserta (1), che invade la campagna, incastrandosi in essa, mediante la propaggine squisitamente architettonica della cascata, ove si accostano l'acqua, il verde ed il marmo, e che, nell'immensità dei suoi vestiboli e cortili, accoglie il fremito possente della Natura, la quale vi si diffonde con i suoi effluvi, senza che alcuna direzione le sia sbarrata da muri continui o ambienti chiusi.

Questa concezione della composizione architettonica, radicata nel sentimento e nelle esigenze del tempo, stimolò il sorgere di un'arte caratteristica del Seicento: la scenografia, che ovunque e sempre poteva consentire realizzazioni tipicamente barocche. Anzi, può dirsi che la manifestazione artistica propria del Seicento sia la scenografia, in cui si misuravano l'esuberanza dell'immaginazione e la raffinatezza del virtuosismo. E sorsero scene che fermano nel breve campo di una tela composizioni architettoniche sontuosamente ornate, in cui il falso prende il posto del vero e l'illusione quello della realtà, senza che tali sostituzioni si percepiscano con immediatezza.

La scenografia fu così tipica manifestazione del tempo, che, sovente, sostituì la semplice decorazione, dando l'impressione che ogni parete sia boccascena d'immensi scenari, moltiplicando con illusioni ottiche il valore dei volumi e dello spazio, creando ambienti di sorprendente grandiosità. E questo susseguirsi e moltiplicarsi delle illusioni, ottenute tutte con gli stessi elementi e mezzi, piccoli di numero ma infiniti nelle possibilità di combinazioni, rende la composizione architettonica simile a composizione musicale, generata da sette note soltanto – come sette sono i colori fondamentali – armonicamente congiunte, varie nel timbro e negli effetti, nel tono e nell'intensità.

Quest'impronta esuberantemente scenografica e decorativa dell'architettura barocca riflette quella dei costumi del tempo, per cui la cornice dell'azione e l'elemento agente hanno risonanze e rispondenze. Perfetto è l'accordo plastico e cromatico tra le fabbriche sontuose di quel tempo, ricche di colore e, perciò, della sua causa prima – la luce – e gli esseri che in esse o intorno ad esse agivano; perfetto è il mimetismo tra saloni e cocchi dorati, tappezzerie ed abiti serici, livree policrome e finimenti ornati, chiome inanellate e stivaloni riccamente gonfi nei gambali esuberanti: trionfo di colori e di lucentezze!

Se virtuosi erano i decoratori, abili ed ingegnosi erano i costruttori, sicché perfetta è, nell'edificio barocco, la rispondenza tra forma e

GIAN LORENZO BERNINI (1598-1680): ALTARE DI S. TERESA NEL TEMPIO DI S. MARIA DELLA VITTORIA, IN ROMA. *(Fot. Anderson)*

Qui la nicchia ha perduto la forma e le dimensioni tradizionali, ampliandosi in un ambiente riccamente ornato, ove, quasi portata dal vento, appare la Santa in deliquio. Quest'opera, per lo schema compositivo, l'atteggiamento delle figure ed il gioco delle luci, è fra le più teatrali del Seicento; a Pietro Mascagni ha ispirato un poema di grande lirismo: *Guardando la Santa Teresa del Bernini*.

(1) Sull'argomento vedasi: GINO CHIERICI, *La Reggia di Caserta*; Libreria dello Stato, Roma 1937.

FRANCESCO BORROMINI (1599-1667): CHIESA DI S. CARLO ALLE QUATTRO FONTANE, DETTA "S. CARLINO", IN ROMA.
(Fot. Anderson)

Il fremito che pervadeva la materia durante l'età barocca è espresso chiaramente dalla facciata di questo tempio, che documenta il notevole apporto dato dal Borromini alla formazione del nuovo stile. La produzione di questo Architetto rivela l'influsso dei monumenti romani d'Oriente, che furono conosciuti in Italia anche mediante le monete che li raffigurano.
Le linee della lanterna che corona la chiesa in esame evidentemente derivano da quelle del tempio di Venere in Baalbek.

sostanza: osservando, ad esempio, la cappella della Santa Sindone o il S. Lorenzo in Torino, non si sa se sia maggiore lo stupore causato dalla loro espressione scenografica o dall'ardimento costruttivo delle loro cupole.

La stessa sensazione di stupore e meraviglia guidava gli architetti barocchi nel preparare *macchine* per gli spettacoli, ai quali si consacravano i maggiori uomini, quale il Bernini, che, ad un tempo, scriveva e recitava commedie, ne disegnava i costumi, ne eseguiva le scene e le *invenzioni*. Fra la vita ed il teatro il divario non era sensibile, giacché alla concezione teatrale della vita faceva riscontro la veridicità delle rappresentazioni teatrali, ispirate dal pensiero e dalle azioni di personaggi onorati o tristamente famosi del tempo.

Neanche sensibile era il divario fra i monumenti eretti ai personaggi ancora vivi e le opere ornamentali innalzate sulle loro sepolture. Gli estinti non furono generalmente raffigurati nella immobilità della morte, giacenti nel sonno eterno, quasi a sigillare col volto esanime il definitivo tramonto dalla scena della vita; ma a questa rimasero stretti con la vitalità stessa degli atteggiamenti in cui furono scolpiti. Finanche gli scheletri, ove furono raffigurati dagli artisti, ebbero un ruolo attivo: e li vediamo ora sollevare pesanti drappi marmorei o metallici, quasi per commentare il trapasso, ora stringere la clessidra per indicare il momento della morte.

La fiera solitudine del Mosè e il disdegnoso silenzio della Notte, riflessi chiarissimi della vita individualistica dei secoli precedenti, cedono il posto all'animazione di figure simboliche o reali, che sulle tombe serenamente si adunano come in un convito. Intorno ad esse, putti giulivi distendono festoni e sollevano ghirlande, facendo,

MARTINO LONGHI IL GIOVANE (1604-57): CHIESA DEI SANTI VINCENZO E ANASTASIO, IN ROMA: FACCIATA. *(Fot. Anderson)*

Nella facciata di questa chiesa, la ricerca del chiaroscuro è attestata dalla voluta moltiplicazione degli elementi portanti. La severità delle linee architettoniche e la grazia di quelle decorative vi si fondono armonicamente. Questa chiesa, fatta costruire da Giulio Mazzarino, ne reca lo stemma, in cui campeggia un fascio littorio. La bella testa ornata con festoni raffigura forse Maria Mancini, la nipote del Cardinale, tanto amata da Luigi XIV.

in celestiale falange, leggiadra scorta all'immagine del personaggio estinto.

E questo o è raffigurato nel fervore della preghiera, come Alessandro VII, la cui aristocratica figura genuflessa lo fa apparire un crociato nell'adorazione del Santo Sepolcro; o nell'esercizio della potestà terrena, come Urbano VIII, la cui destra è levata in un gesto di benedizione, pieno di slancio e vigore, quasi fosse d'imperio; o in serena meditazione, come la Contessa Matilde, la cui nobile testa esprime, nella fiera bellezza, l'orgoglio del soccorso prestato al più grande Pontefice dell'età di mezzo; o in sereni conversari, come la famiglia Cornaro, la cui magnificenza è attestata dai sontuosi saloni raffigurati nei bassorilievi della tomba.

Pure sui monumenti sacri aleggiò possente la vita; e nelle nicchie, ampliate con frontoni centinati, i Santi campeggiarono come attori.

Anche nell'età barocca si determinò, dunque, una profonda rispondenza tra mondo esteriore ed interiore, tra la cosa e l'essere animato, creata l'una in funzione dell'altro, tra vesti e movenze, decorazione e linguaggio.

Ma se gli edifici d'allora hanno conservato, per interne energie o per sapienti restauri, l'impronta tipica di quel tempo, l'uomo si è evoluto fino all'utilitarismo razionale dei nostri giorni, che lo allontana dagli esseri del Seicento, non soltanto per i benefici concessigli dal progresso realizzatosi in tre secoli, ma per una sensibilità sostanzialmente diversa.

Essendo rimasto immutato, del vecchio mondo, soltanto il teatro d'azione, l'equilibrio fra questo e l'elemento agente, in quel tempo così perfetto, è turbato. Tra quello scenario sontuoso, gli uomini d'oggi, se sono amanti del fastoso, si aggirano rammaricandosi dell'utilita-

BALDASSARE LONGHENA (1604-82): CHIESA DI S. MARIA DELLA SALUTE, IN VENEZIA. (*Fot. Enit*)

Questo tempio, la cui cupola si erge sulla Serenissima come un diadema, perpetua il tipo degli edifici romani a pianta circolare o poligonale. Le ampie volute ricordano quelle del progetto di A. da Sangallo il Giovane per S. Maria di Loreto e fanno apparire i contrafforti esterni impiegati soltanto in funzione decorativa, pure avendone una essenzialmente statica: essi, infatti, equilibrano le sollecitazioni dell'ampia cupola sull'elegante tamburo. La ghirlanda di bifore illumina l'interno del tempio con effetti suggestivi. L'ispirazione dalle fabbriche antiche si rileva anche nell'ingresso principale, ove è imitato l'arco dei Gavi in Verona.

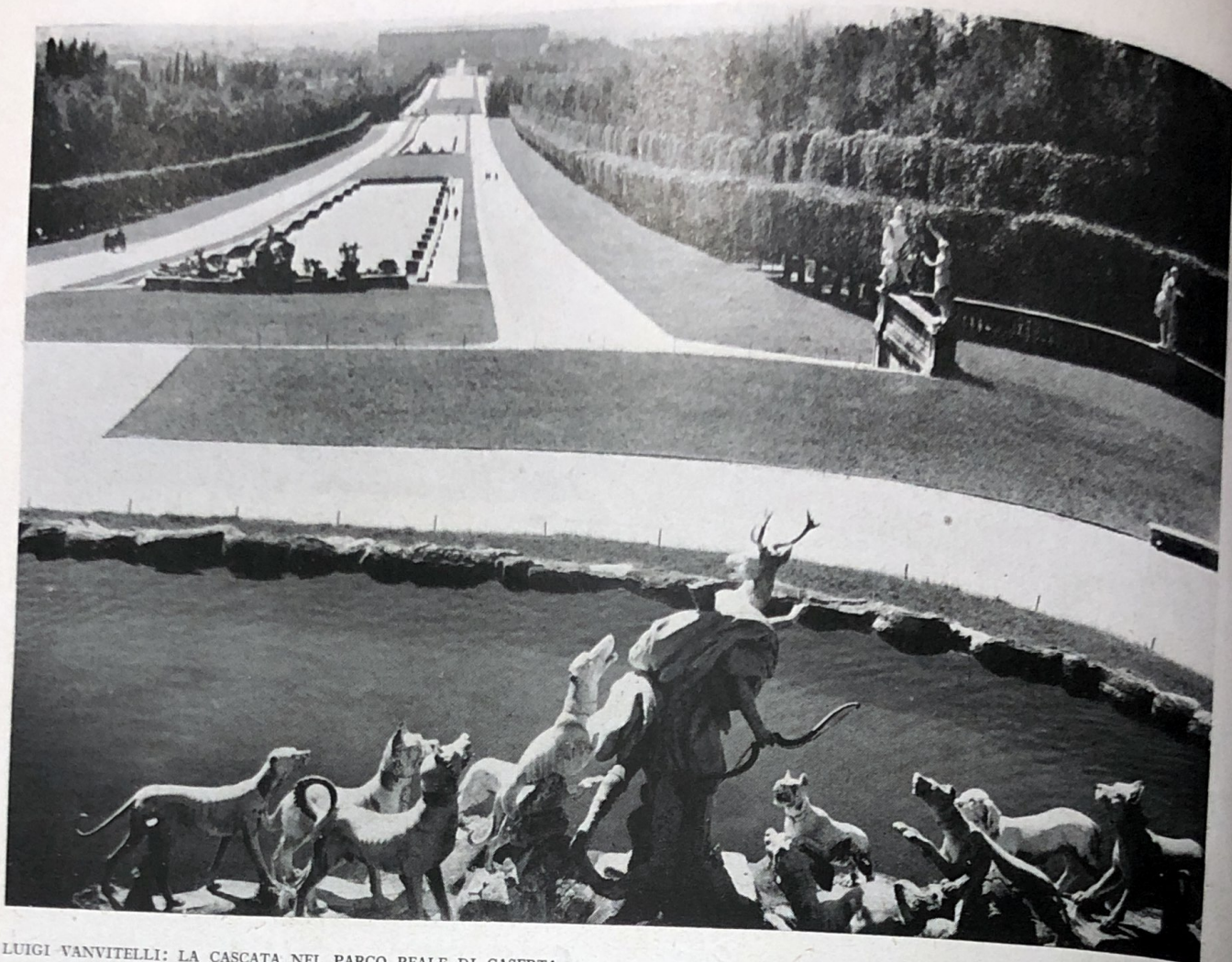
GIAN LORENZO BERNINI: FACCIATA PRINCIPALE DEL PALAZZO BARBERINI, IN ROMA. (*Fot. Alinari*)

Disegnando questa facciata ad archi affiancati e sovrapposti, Bernini s'ispirò agli *ordini* del Colosseo e del Teatro di Marcello.

Questo loggiato solido ed aereo, le false imbotti delle sue arcate superiori e le ali del palazzo sono elementi tipici dell'architettura barocca.

Questa organica e leggiadra composizione berniniana dimostra come l'Architetto ideasse gli edifici in relazione all'ambiente circostante: un simile loggiato, infatti, può prospettare soltanto in un giardino privato e non potrebbe sorgere ad immediato contatto di una pubblica via.

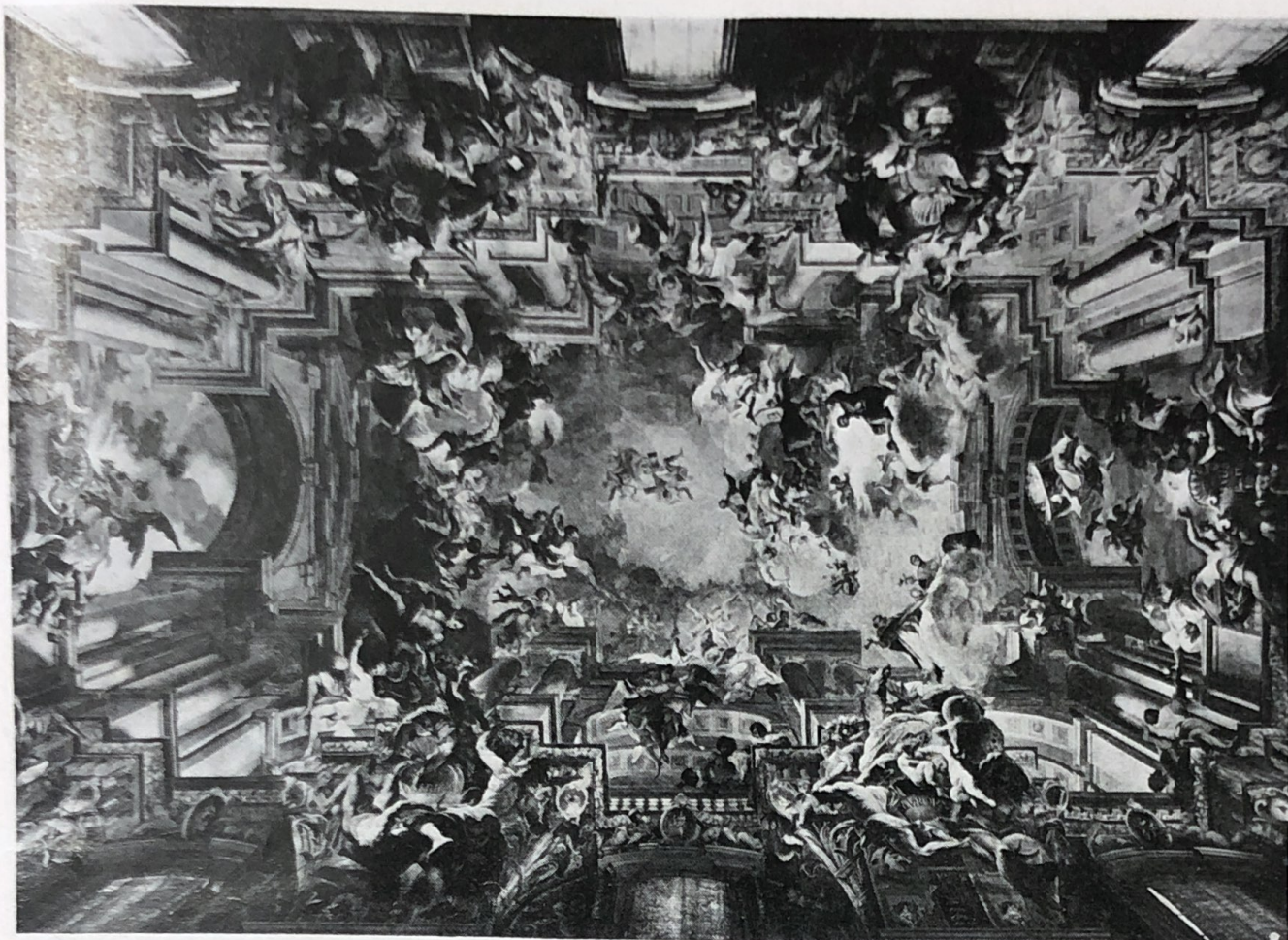
GIAN LORENZO BERNINI: COLONNATO DI PIAZZA S. PIETRO, IN ROMA. *(Fot. Enit)*

Per determinare una zona sacra innanzi alla maggiore Basilica del Mondo, Bernini ne inquadrò il prospetto mediante colonnati, veri edifici basilicali con tre navi ad asse curvilineo, che coronò di un fantasioso e ricco diadema scultorio.

LUIGI VANVITELLI: LA CASCATA NEL PARCO REALE DI CASERTA.

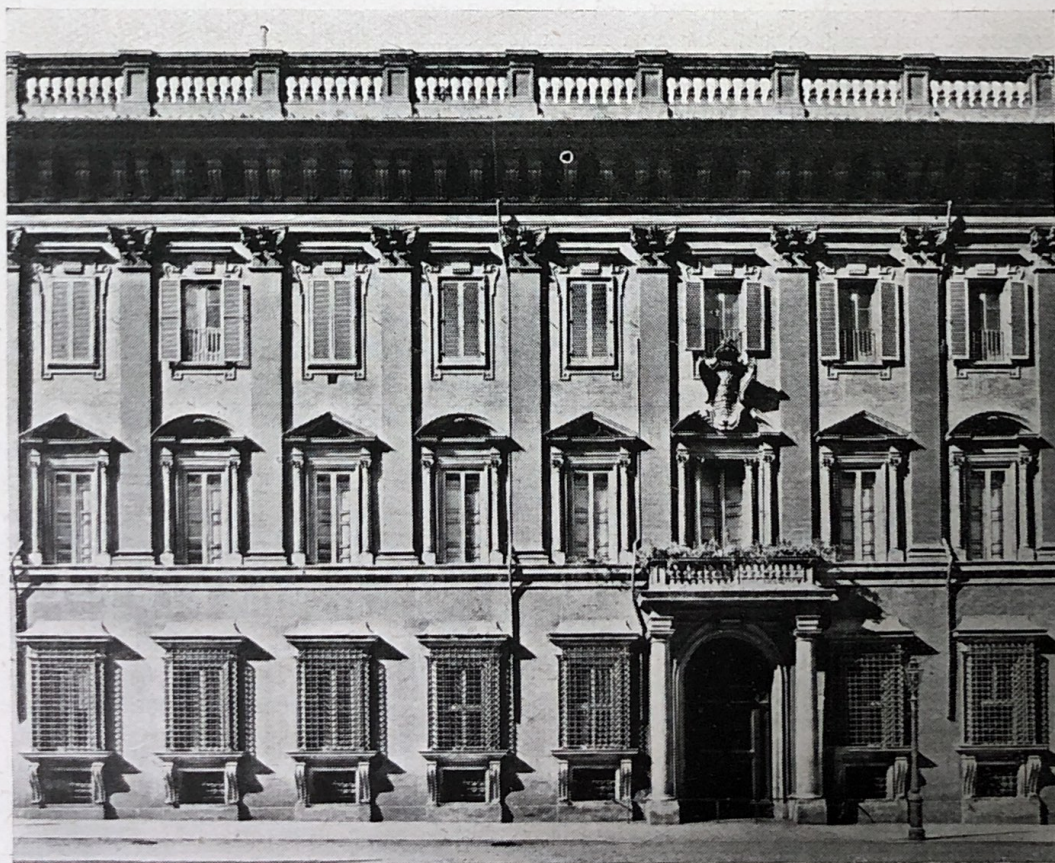
(Fot. Enit)

Nel grande bacino marmoreo, propaggine del Palazzo, defluiscono le acque della Cascata, che investono i vivaci gruppi scultorii, distesi come vaghi festoni fra gli argini, riccamente ornandoli di lunghi drappi, merletti finissimi e veli eterei. Le numerose opere d'arte del manufatto ed i vari toni di verde del grande parco, il canto dei tanti uccelli che vi si annidano e la sinfonia delle acque incessantemente in moto esprimono, in un suggestivo ambiente, tutta la grazia del Settecento.

GIAN LORENZO BERNINI: SCALA REGIA E MONUMENTO EQUESTRE A COSTANTINO, IN VATICANO. *(Fot. Anderson)*

In sostituzione di una vecchia scalinata, Bernini ideò questa, che – costituendo l'accesso alla Sala Regia e, quindi, alla cappella Sistina – fu realizzata nello schema di un'opera d'architettura religiosa: una basilica a tre navi, di cui la centrale archivoltata e le laterali architravate, come quelle del colonnato della Piazza. L'angustia dello spazio fu corretta dal Bernini con soli accorgimenti prospettici, realizzati mediante il progressivo impicciolimento delle varie dimensioni, che traggono in inganno circa la profondità e, quindi, l'ampiezza dello scalone. Tali accorgimenti erano noti anche agli architetti romani, come attesta la scala di una villa del I secolo dell'Impero, tornata alla luce nella primavera del 1932 a Minori (Salerno), ove la larghezza, l'alzata e la pedata degli scalini sono, dal basso, progressivamente decrescenti. Simili accorgimenti si rilevano pure nella piazza del duomo di Pienza del Rossellino, nelle scene palladiane del teatro Olimpico di Vicenza, nella piazza michelangiolesca del Campidoglio, nel portico borrominiano del palazzo Spada in Roma e fra i corridoi rettilinei di piazza S. Pietro, del Bernini.

ANDREA POZZO (1642-1709): VOLTA DELLA CHIESA DI S. IGNAZIO, IN ROMA. *(Fot. Alinari)*

Il virtuosismo pittorico del Seicento trionfa su questa volta a botte, soverchiandone la concavità con la mirabile prospettiva dello scenario fantastico. Il Pozzi offrì saggi di tale virtuosismo anche fuori d'Italia, inesauribili fonti d'ispirazione per i decoratori dell'età barocca. La fantasia, sussidiata dalla prospettiva, ha creato, così, un mondo illusorio, costituito da ambienti irreali, talvolta di sorprendente grandiosità, sempre mirabili per audaci trovate.

GIAN LORENZO BERNINI: PALAZZO ODESCALCHI, IN ROMA. *(Fot. Anderson)*

Trasferendo sulla facciata gli elementi di un tempio classico, Bernini creò il tipo del palazzo barocco: un seminterrato ed un piano terreno contenuti nello stilobate, l'ordine colossale che comprende due piani, la trabeazione proporzionata all'altezza di tutto l'edificio. Quest'ultimo motivo è di ottimo effetto specialmente se le paraste sono accoppiate, come nei corridoi rettilinei di piazza S. Pietro.

ANTONIO DEL GRANDE (SEC. XVII): GALLERIA DEL PALAZZO COLONNA, IN ROMA.
(*Fot. Enit*)
Il fasto architettonico e decorativo dell'età barocca ha una delle sue espressioni più alte in quest'ambiente principesco.

GUARINO GUARINI: CUPOLA DELLA CHIESA DI S. LORENZO IN TORINO.
(*Fot. Alinari*)
Questa cupola dalle chiare linee strutturali, pel suo ardimento costruttivo e la sua espressione scenografica, attesta l'alleanza fra la tecnica sapiente e la fantasia esuberante.

rismo dei nostri giorni; condannando l'esuberanza delle cose nell'età barocca, se prediligono la semplicità funzionale.

Il critico – che, per comprendere l'opera d'arte, deve immedesimarsi nelle condizioni di chi la produsse – non può accodarsi alla folla dei visitatori superficiali degli edifici del passato. Egli deve rivivere, nel suo spirito, quella vita; intendere quelle necessità: solo allora il suo giudizio sarà obiettivo, cioè storico.

Quando i critici si saranno convinti che la fantasia degli artisti dell'età barocca non era fine a se stessa e che la bellezza non consiste nell'osservanza di canoni, le opere architettoniche del Seicento e del Settecento appariranno non superiori né inferiori alle altre, ma, come le altre, un misto di piacevole e di sgradevole, di bello e di brutto.

Rivelando compiutamente l'irrequieta fase spirituale di quel tempo, esse dimostrano come l'architettura sia vita, cioè perenne adeguamento delle forme ai bisogni dello spirito.

ARMANDO SCHIAVO

I Monti della Laga

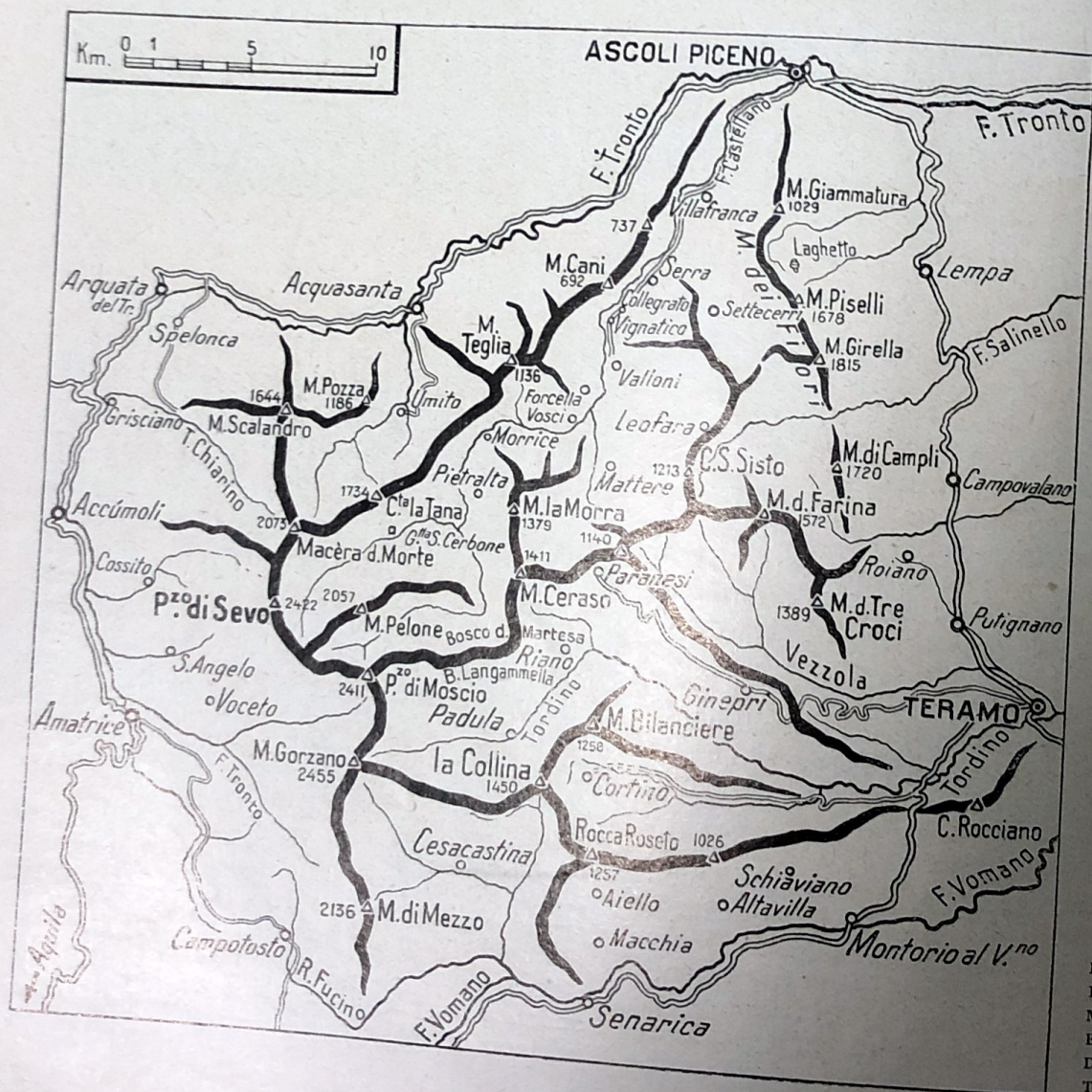
IL MONTE DI CAMPLI (A SINISTRA) E IL MONTE DEI FIORI, VISTI DA LEMPA. *(Fot. Pullè)*

Il 26 settembre 1840, dopo molte controversie e lunghe trattative, veniva firmata a Roma la convenzione che sanzionava la rettifica della linea di confine fra lo Stato Pontificio e il Reame di Napoli, considerando, in modo particolare, il settore montano, compreso fra il corso superiore del Tronto e l'attuale rotabile, che collega direttamente Ascoli Piceno a Teramo. Superato il Tronto, il confine doveva seguire il torrente Chiarino sino all'alta cima della Macèra della Morte, quindi, per il Fonte Guidone, scendere al fiume Castellano, cedendo al Reame di Napoli gli abitati di Pietralta, Morrice, Collegrato, Vignatico e Valloni; mentre passavano allo Stato Pontificio i villaggi di Forcella e Vosci. Dopo il 1869, l'antico confine fra i due Stati è rimasto come limite fra le Marche e gli Abruzzi, o, più particolarmente, fra la provincia di Ascoli Piceno e quella di Teramo. Ad occidente è la provincia di Rieti. Ora, come molto spesso accade, tale confine prima politico, poi amministrativo, non solo non trova riscontro in elementi geografici ben distinti, ma spezza addirittura l'unità di una regione, i cui veri limiti sono segnati dal corso del Tronto ad ovest e a nord, e da quello del Vòmano a sud. È un'aspra plaga montana, nota col nome generico di « Monti della Laga », che, per la sua situazione, rappresenta come il congiungimento fra le due masse orografiche dei Sibillini e del Gran Sasso, soprattutto nella parte più occidentale, ove la massa montuosa, lambita per lunghissimo tratto dal Tronto, allinea le sue vette, seguendo una direzione pressoché meridiana. Baluardo montuoso imponente, al quale si può dare il nome, dalla cima più elevata, di catena del Pizzo di Sevo, presenta altitudini, che non solo non sono inferiori a quelle dei Sibillini, ma spesso gareggiano con alcune delle maggiori della stessa catena del Gran Sasso.

Lo sviluppo e la compattezza della massa orografica, sormontata da cime acute, che si profilano con tratti caratteristici al di sopra dei « piani », delle « coste » e dei « colli », (termini locali che distinguono i particolari del rilievo); la relativa frequenza ed estensione dei boschi; l'abbondanza dei pascoli, e – sino a quando la caldura non diventi eccessiva – i piccoli campi di

neve, dànno alla catena del Pizzo di Sevo aspetto quasi alpino, in contrasto con le aride e scoscese pendici degli opposti monti della Sibilla.

Tre massicci, o, per dir meglio, tre grandi groppe montuose, disposte parallelamente alla rotabile che congiunge Ascoli Piceno a Teramo, formano come il margine orientale della regione dei Monti della Laga. Esse sono il Monte dei Fiori, il quale culmina nelle due cime di Monte Piselli (1678 m.) e Monte Girella (1815 m.); il Monte di Campli di 1720 m., con il colle Piandelloro (1583 m.) ed il Monticchio (1465 m.); e il Monte delle Tre Croci, che raggiunge, con la sua vetta maggiore, i 1300 m.

Cinque catene, prevalentemente orientate da ovest ad est, e che si possono considerare quali diramazioni della catena del Pizzo di Sevo, collegano in certo qual modo quest'ultima alle tre grandi groppe montuose del margine orientale. È una potente coltre di depositi dell'epoca terziaria, parte eocenici, parte gessosolfiferi, dai quali spuntano rocce del sopracretaceo e liassiche, mentre molto rare sono le rocce giurassiche. Nel complesso, la regione dei Monti della Laga presenta, sotto l'aspetto geologico, grande uniformità, dalla quale procede la poca varietà degli aspetti morfologici. Tuttavia nel particolare si osservano quelle diversità di forme che, sia per l'azione di qualche forza endogena, sia per opera degli agenti esterni, non possono mancare in un complesso montuoso sviluppato, anzi in alcune sue parti addirittura imponente. Tutte le catene hanno declivi ripidi, e, quando non coperti da vegetazione, scoscesi. I fondivalle sono perciò quasi ovunque angusti, sia perchè i versanti sono molto ravvicinati, sia perchè l'azione erosiva dei corsi d'acqua, molto energica, operando in profondità, ha inciso, nella massa delle rocce, gole anguste, racchiuse fra ripide pareti. La parte più elevata delle catene è qualche volta tondeggiante, ma più spesso formata da una cresta molto assottigliata, con cime acute, prive di vegetazione. Tali creste sono talora così rastremate da lasciare appena lo spazio necessario al tracciato di una pista per pedoni e muli. Talvolta i declivi presentano, soprattutto nella parte elevata e quando la linea di vetta sia tondeggiante, piccoli pianori, leggermente inclinati, ma che poi strapiombano, lungo il margine inferiore, verso il fondovalle. E se vaste distese di pascoli od una vigorosa vegetazione arborea rivestono i monti meno scoscesi, quando i versanti presentino una forte inclinazione le rocce appaiono per intero prive di rivestimento vegetale, o questo si riduce a pochi e miseri arbusti, a scarse zolle erbose,

LINEAMENTI ORO-IDROGRAFICI DEI MONTI DELLA LAGA E DISTRIBUZIONE DEI MAGGIORI CENTRI ABITATI.

IL MONTE DEI FIORI VISTO DA LEMPA. *(Fot. Pullè)*

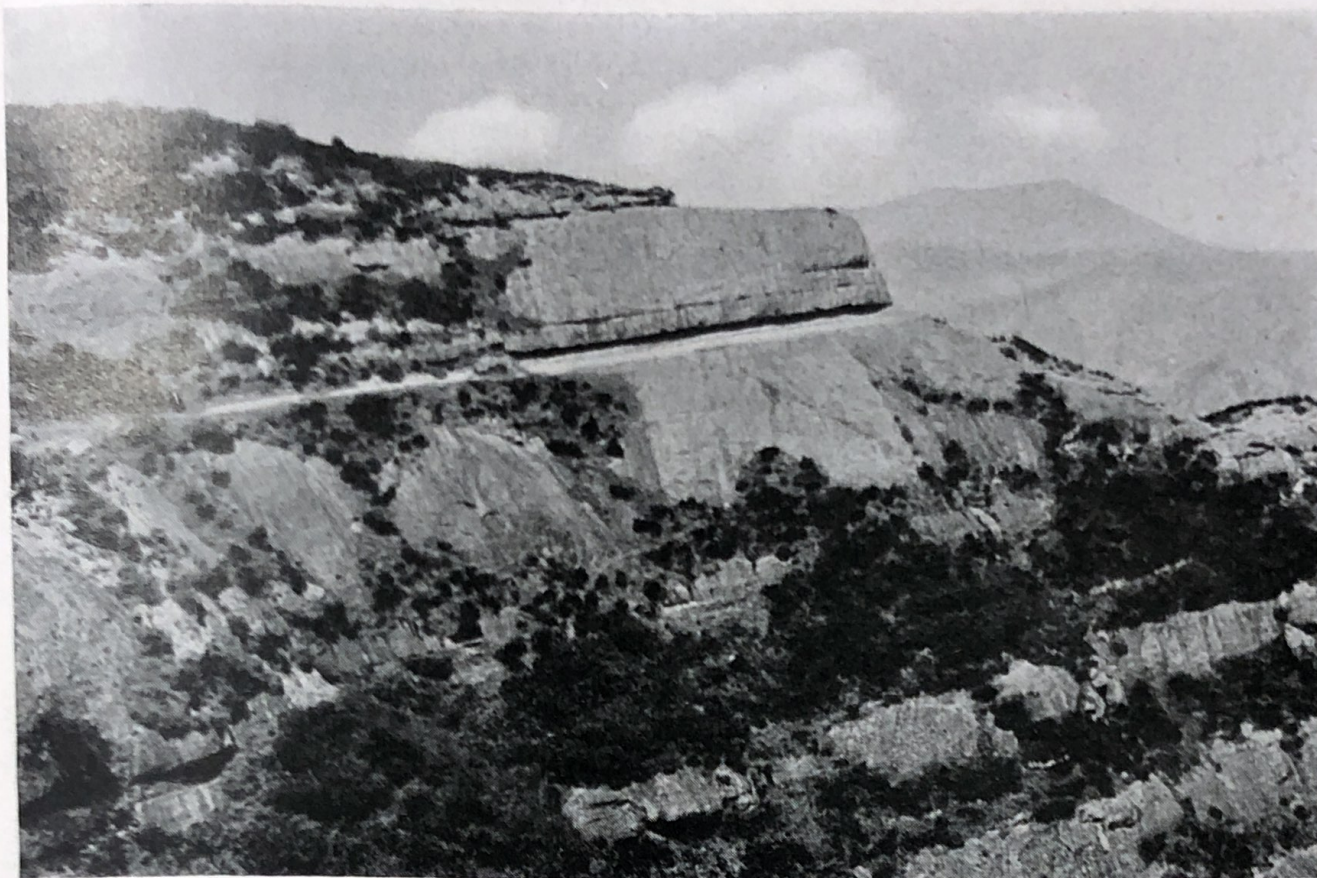
IL MONTE TIGNOSO E IL PICCOLO CENTRO DI "MACCHIA DA SOLE" CIRCONDATO DA CAMPI DI FRUMENTO E DI PATATE. IN PRIMO PIANO, A SINISTRA, LE PENDICI DEL COLLE OSSO CAPRINO, E A DESTRA IL ROCCIONE CON LE ROVINE DEL CASTELLO MANFRINO.

(Fot. Pullè)

PARTICOLARE DEL VILLAGGIO MACCHIA DA SOLE. *(Fot. Pullè)*

abbarbicate a qualche sporgenza rocciosa o celate nelle pieghe del terreno.

La parte più interna della regione dei Monti della Laga non presenta, per la notevole estensione dei boschi e per la frequenza di appezzamenti coltivati, quell'aspetto così aspro e spesso ruiniforme, caratteristico dei monti Sibillini; ma il rilievo complesso e movimentato, le vallate lunghe e tortuose, l'altitudine delle creste e delle cime, fanno sì che i Monti della Laga possano considerarsi una delle regioni montane più imponenti dell'Italia Centrale, dalla quale discendono numerosi torrenti, che con il volume delle loro acque aumentano notevolmente, soprattutto a primavera ed in autunno, la portata del Vòmano e del Tronto. La natura calcarea dei terreni favorisce poi il prodursi di fenomeni carsici, e

COSTONE ORIENTALE DEL MONTE LIBRETTI, CON LA CARATTERISTICA DISPOSIZIONE DEGLI STRATI A "GIRONI" E DOMINANTE LA VALLE DEL TORRENTE CASTELLANO. AL CENTRO, IL PICCOLO ABITATO DI MORRICE. *(Fot. Pullè)*

STRATIFICAZIONE DI UNO DEI COSTONI ORIENTALI DEL MONTE LIBRETTI. LA LINEA BIANCA SOTTO IL PRIMO BANCO È LA MULATTIERA, CHE SALE ALLA FONTE DELLA SCENTELLA ED ALLA MACÈRA DELLA MORTE, UNENDO LA VALLE CASTELLANA AD ACCÙMOLI E AD AMATRICE.

fra i più notevoli sono le due grotte di S. Cerbone, nella valle del fiume Castellano, e di S. Angelo sul versante meridionale del Monte dei Fiori, nonché il piccolo lago alla testata del Vallone dello stesso Monte dei Fiori. E se le sorgenti sono copiose verso i fondivalle, rarissime lo sono invece verso le creste, sicché diventa difficile abbeverare gli animali che usufruiscono dei pascoli più elevati.

Boschi di faggi e di castagni, più estesi e più fitti lungo i pendii delle vallate interne, dove il clima è meno asciutto durante la stagione estiva, coprono di un denso manto le pendici orientali della catena del Pizzo di Sevo, mentre l'alta valle del torrente Castellano è occupata in gran parte dal bosco della Martesa, e quella del Tordino dal bosco di Langammella. Dove le masse calcaree sono più estese e minore è l'umidità, ivi gli alberi si fanno più rari e meschini. Riuniti in piccoli gruppi, si ergono fra le distese dei pascoli o

IL LAGO ALLA TESTATA DEL VALLONE LUNGO IL PIANO OCCIDENTALE DEL MONTE DEI FIORI. NELLO SFONDO, IL MONTE DI CAMPLI. *(Fot. Pullè)*

VEDUTA DAL COLLE FRASSEGNA VERSO LA VALLE CASTELLANA. L'ORIZZONTE È CHIUSO DALLA CATENA DEL PIZZO DI SEVO. IL CIELO È INGOMBRO DEI CUMULI, CHE SI FORMANO NELLE ORE POMERIDIANE. IN PRIMO PIANO, RIGOGLIOSI BOSCHI DI CASTAGNO, LA CUI VEGETAZIONE È FAVORITA DALLA ESPOSIZIONE VERSO TRAMONTANA E DALLA CONSEGUENTE MAGGIORE UMIDITÀ DEI VERSANTI. *(Fot. Pullè)*

le pietraie degli scoscendimenti, costellando la montagna di chiazze oscure. Aree molto vaste occupano, a loro volta, i pascoli naturali, per quanto le superficie erbose siano spessissimo disseminate, e non di rado con molta abbondanza, di scheggiature di roccia. La vegetazione erbacea, verdeggiante e vigorosa agli inizi dell'estate, diventa, via via che la stagione trascorre, sempre più meschina, assumendo un colore giallastro. Ottimi per l'allevamento degli ovini, i pascoli sparsi sui Monti della Laga, e soprattutto quelli che occupano la catena del Pizzo di Sevo, costituiscono una delle maggiori plaghe della pastorizia transumante dell'Italia Centrale, il cui centro è rappresentato dall'Amatrice.

L'altitudine e le forme del rilievo non favoriscono certamente la diffusione dell'elemento umano, il quale tende sempre più, soprattutto nella valle dell'Alto Tronto, ad abbandonare i paesi di origine per trasferirsi nelle città o dove è più facile trovare un'occupazione che renda la vita meno disagiata. Alcuni Comuni, come Amatrice, Accùmoli ed Arquata del Tronto, hanno visto diminuire del 20 ed anche del 30% il numero dei loro abitanti nello spazio di un quarto di secolo. Esodo che le condizioni generali dell'ambiente geografico sembrano facilitare anche troppo.

La notevole altitudine limita, innanzi tutto, la zona permanentemente abitata ai 1200 metri sul livello del mare; zona che le forme del rilievo riducono a loro volta ancor più, per la grande estensione di declivi eccessivamente ripidi, per gli scoscendimenti, per la cattiva esposizione dei versanti e dei fondivalle. L'uno e l'altro fattore, influendo in senso restrittivo anche sulle possibili utilizzazioni del suolo in colture agricole, limiteranno la produzione e, quindi, l'accrescersi della popolazione. Tuttavia, la densità demografica, che oscilla, secondo i Comuni, fra i 32 ed i 48 abitanti per chilometro quadrato, in regione montuosa di difficile accesso, non è insignificante, e tanto meno quando venisse ragguagliata alla superficie effettivamente produttiva, sia agraria, sia forestale. Il clima, che ha inverni rigidi e nevosi ed estati relativamente calde ed asciutte, è saluberrimo, e ciò concorre ad accrescere la proverbiale robustezza e resistenza degli abitanti, che respirano l'aria aperta e libera dei monti.

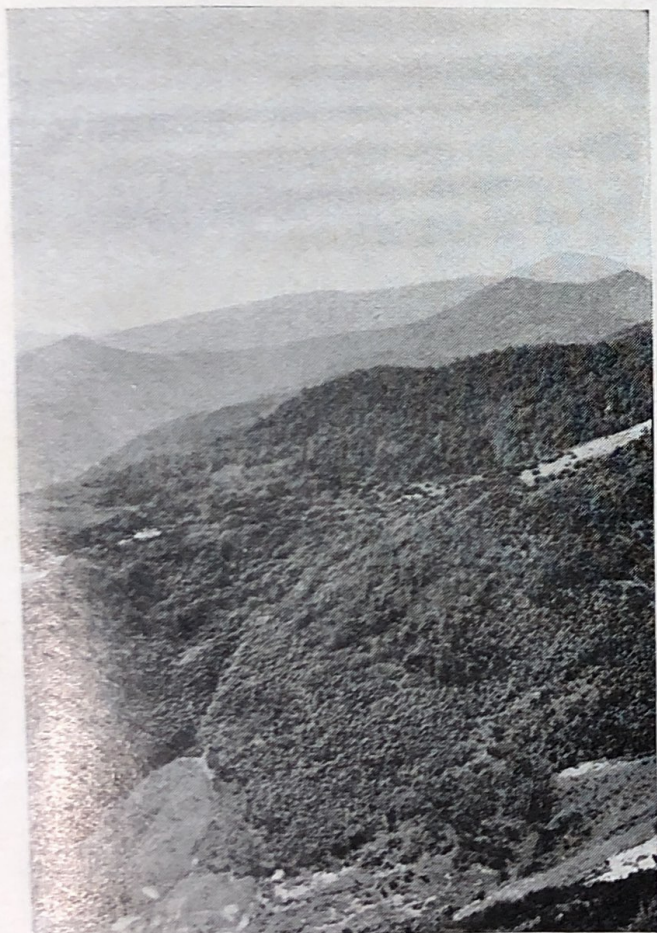
Nella regione dei Monti della Laga tutti i principali centri abitati sorgono lungo le vallate del Tronto, del Vómano e del Tordino, cominciando dai due capoluoghi di provincia,

VILLAGGIO DI MATERA (757 M.) E CASE DI VALLECCHIA (617 M.). SONO VISIBILI LUNGO I PENDII LE COLTIVAZIONI DI VITI E DI CEREALI. *(Fot. Pullè)*

Ascoli Piceno e Teramo. L'antica città picena è sorta nel punto di confluenza del Tronto e del torrente Castellano. L'ottima situazione geografica, che la pone al limite fra la regione di montagna e quella di collina, nel punto ove la vallata del Tronto prende più largo respiro, nonché la forte posizione topografica, che ne ha favorito la difesa, sono stati i principali fattori dello sviluppo di Ascoli Piceno.

Non molto diversa è la situazione geografica di Teramo, sorta al centro di un'ampia conca, dal fondo pianeggiante, cinta di rilievi collinosi, alla confluenza del Tordino con il Vezzola, donde il nome di Teramo, derivato dal latino *Interamna*, cioè *inter amnes*.

Dopo Ascoli Piceno, il maggior centro lungo la valle del Tronto superiore è Acquasanta, situata sovra un poggio e sulla strada che segue in parte il tracciato dell'antica via Salaria, la quale univa Ascoli Piceno a Roma. Essa deve la sua relativa notorietà alle sorgenti di acque sulfuree ed allo stabilimento di cura, frequentato durante l'estate da molti sofferenti di artrite, gotta ed altre malattie del ricambio. Sulla sinistra del Tronto, nel punto ove il fiume volge ad est, superando una stretta gola, sorge Arquata, antica borgata, ancor cinta in parte di mura, la quale ebbe importanza come punto di passaggio obbligato. Più a monte è Accùmoli,

VEDUTA DELLA COSTA DI CAPO D'UMITO, COPERTA DI CASTAGNETI IN PRIMO PIANO, MENTRE IN ALTO, A SINISTRA, ALLA FINE DEL BOSCO, I RIQUADRI BIANCASTRI INDICANO I CAMPI COLTIVATI A FRUMENTO. LA VALLE, CHE SI ADDENTRA VERSO LA PARTE CENTRALE, È PERCORSA DAL "FOSSO DELLA MONTAGNA". LA CATENA MONTUOSA, CHE CHIUDE L'ORIZZONTE, È DOMINATA DAL MONTE SCALANDRO (1644 M.). LUNGO I FIANCHI DELLA MONTAGNA LE MACCHIE SCURE RAPPRESENTANO LA VEGETAZIONE ARBOREA, MENTRE È OVUNQUE EVIDENTE LA DISPOSIZIONE ORIZZONTALE DELLE STRATIFICAZIONI. *(Fot. Pullè)*

MACCHIE DI FAGGI E BOSCHI DI CASTAGNO NELLA VALLE DEL RIO CASTELLANO. NELLO SFONDO LA CATENA TRASVERSALE DEL MONTE PELONE-ROCCACIANCIONA. *(Fot. Pullè)*

spesso ricordata in documenti che si riferiscono alla storia del Reame di Napoli, e circa un secolo fa il suo territorio era descritto « ...fertile, montagnoso e boscoso, ove trovansi pernici, beccacce, colombi, capri, lepri, lupi e volpi; contiene ottimi pascoli, nei quali i Romagnuoli (per Romani) menano i loro animali a pascere nella state ». Non poche vicende storiche subiva Amatrice per i suoi contrasti con Aquila; inoltre, fu spesso danneggiata da terremoti, fra i quali gravissimo quello del 1638. Durante il secolo scorso era ricordata per « ...territorio fertilissimo ed attivo commercio con lo Stato Romano, ove quei cittadini recansi ben anche ad esercitare varie arti. Ha ottimi pascoli, ne' quali vengono condotti gli animali dal detto Stato ».

Nella valle del Vòmano, infine, si è formato il grosso centro di Montorio al Vòmano, detto un tempo Montorio Teramano, i cui abitanti si sono sempre volentieri dedicati al commercio, traendo, dopo la metà del secolo scorso, notevoli vantaggi dall'apertura della strada Tera-

ROCCIONI CHE CHIUDONO IL FIANCO ORIENTALE DEL VALLONE DEL MONTE DEI FIORI.

blica» (1); sicché i suoi abitanti, che si consideravano nobili, sceglievano fra loro i propri magistrati ed erano esenti da tasse. All'interno della regione esistono ancora rovine di castelli, o «fortezze», secondo la denominazione locale: uno di questi, detto di Collesecco, sbarrava la valle Catellana, mentre un altro, – Castel Manfrino – dominava, dallo sperone orientale del monte Tignoso, l'alta valle del Salinello.

La conca dell'Amatrice, alcuni tratti della valle Castellana, di quella del Tordino e di alcuni fra i suoi affluenti, appaiono costellati di gruppi di case, circondati da campi coltivati e da macchie boscose; ma oltre i 1200 me-

(1) Vedere *Le Vie d'Italia* del dicembre 1937-XVI: *La Repubblica di Senarica*.

mo-Aquila. Non soltanto Ascoli Piceno e Teramo, ma anche centri minori, come Arquata del Tronto e Montorio al Vòmano, ebbero per il passato importanza storica, e di questa fanno fede insigni opere architettoniche, soprattutto chiese e palazzi, che in altri tempi furono sede di principi e prelati.

All'infuori di questi centri, in tutta la montagna dell'Ascolano ed in quelle del Teramano non si incontrano veri e propri villaggi, ma soltanto gruppi di case, i quali formano tanti piccoli centri abitati, la cui popolazione oscilla da una decina di anime ad un migliaio circa. Tuttavia, qualcuno di codesti centri ebbe per il passato una certa tradizione storica, come Senarica, alla quale la regina Giovanna II concesse il titolo di «repub-

STAZZO DI PASTORI AI "CASALI" DEL MONTE DEI FIORI. (Fot. Pullè)

I "CASALI" LUNGO LE PENDICI ORIENTALI DEL M. DEI FIORI (OVE SORGE UNO STAZZO DI PASTORI.

tri di altitudine cessa ogni forma di abitato. Quindi tutta la catena del Pizzo di Sevo, su ambedue i versanti, appare, oltre i 1200 metri, del tutto disabitata; soltanto dalla fine di giugno ai primi di ottobre vi vagano i pecorai con i loro armenti, che vi salgono sia dalla costiera adriatica, sia dell'Agro Romano e dal Tavoliere delle Puglie. Questi pecorai usufruiscono dei cosiddetti «casali» sparsi nella montagna, presso i quali stabiliscono lo stazzo per trascorrervi il periodo dell'«estivaggio».

La mancanza di tutti gli elementi, che possono favorire lo sviluppo della vita industriale, costringe gli abitanti a limitare ogni attività alla utilizzazione dei pochi prodotti forestali ed all'esercizio di un'agricoltura, le cui pratiche, per le particolari condizioni di suolo, se sono semplici, non sono però altrettanto facili. L'uniformità della costituzione geologica e delle forme del terreno, e le condizioni climatiche fanno sì che la produzione agricola presenti poca varietà: frumento, patate ed il foraggio dei prati e dei pascoli naturali. Rara la coltura della vite. Gli spazi più adatti alle coltivazioni si trovano in generale ad una certa altitudine, ora lungo qualche declivio non troppo ripido, ora sui ripiani di qualche costone, o, infine, in qualche conca. Al di sopra, verso la cresta dei monti, si estendono i pascoli, mentre il bosco, sia esso costituito da castagneti o da altre essenze, si addensa lungo i versanti della valle, al di sotto dei campi coltivati. Questi vengono quindi a trovarsi in prevalenza al disopra del limite del

IL VILLAGGIO DI PITO. OSSERVARE LA DISPOSIZIONE DEI CAMPI COLTIVATI (DALL'ALTO AL BASSO).

VEDUTA DAI PRESSI DEL COLLE DELL'ARAGLIONE. AL TERMINE DEL CASTAGNETO SI ESTENDONO CAMPI DI FRUMENTO, DIVISI DA SIEPI.

bosco, e ciò conferisce al paesaggio geografico aspetti caratteristici, del tutto diversi da quelli di altre regioni italiane. Così lungo le coste meno elevate e bene esposte le colture legnose, e con esse quelle erbacee, sono disposte dall'alto al basso, contrariamente a quanto avviene nelle Alpi.

Il quadro dell'attività agraria della regione è completato dalle pratiche dell'allevamento, soprattutto di bovini ed ovini. I primi appartengono alla razza « podolica », nota per il grado elevato di rusticità e la resistenza al lavoro; i secondi, se di armenti stanziali, ossia allevati *in loco* dalla piccola industria armentizia, sono di razza « pagliarola », se di greggi transumanti sono di razza « vissana » e « sopravissana », quando appartengono a masserie dell'Agro Romano, o della « Gentile di Puglia » e « Leccese », quando costituiscano masserie provenienti dall'Italia Meridionale.

Questo tipo di economia agraria ha, per gli abitanti dei Monti della Laga, importanza capitale, poiché rappresenta il migliore, anzi, l'unico mezzo per utilizzare proficuamente gli estesi pascoli, che comprendono [illegible] la catena del Pizzo di Sevo, con una parte delle catene trasversali, tra il Monte dei Fiori, il Monte di Campli, ecc.

La popolazione, che conduce vita molto modesta, e qualche volta quasi disagiata, potrebbe trarre utile discreto dall'industria del « villeggiante », poiché durante l'estate l'Amatrice è abbastanza frequentata, e nel futuro potrebbero esserlo altre plaghe. Ma bisogna ammettere che l'organizzazione turistica, cominciando dalle vie di comunicazione e dai mezzi di trasporto, è del tutto insufficiente. La buona altitudine, il clima saluberrimo, senza sbalzi improvvisi ed eccessivi della temperatura, e senza i lunghi periodi di pioggia, così frequenti nelle regioni alpine, attirano non poche persone dalle città del Reatino ed anche da Roma.

Addossata ai Sibillini e fronteggiata verso occidente dai monti che sorgono fra i Sibillini e la catena dei Reatini, sarebbero sbocchi naturali della regione dei monti della Laga le vie che percorrono le vallate dei fiumi diretti al mare Adriatico, e perciò gli abitanti dei monti dovrebbero essere attratti verso la regione collinare o verso quella costiera. Invece, la tendenza prevalente li induce a migrare verso i centri maggiori delle valli del Velino e del Tevere. Ed, infatti, datano da tempo immemorabile le relazioni di Roma con l'Amatrice, l'Ascolano ed il Teramano.

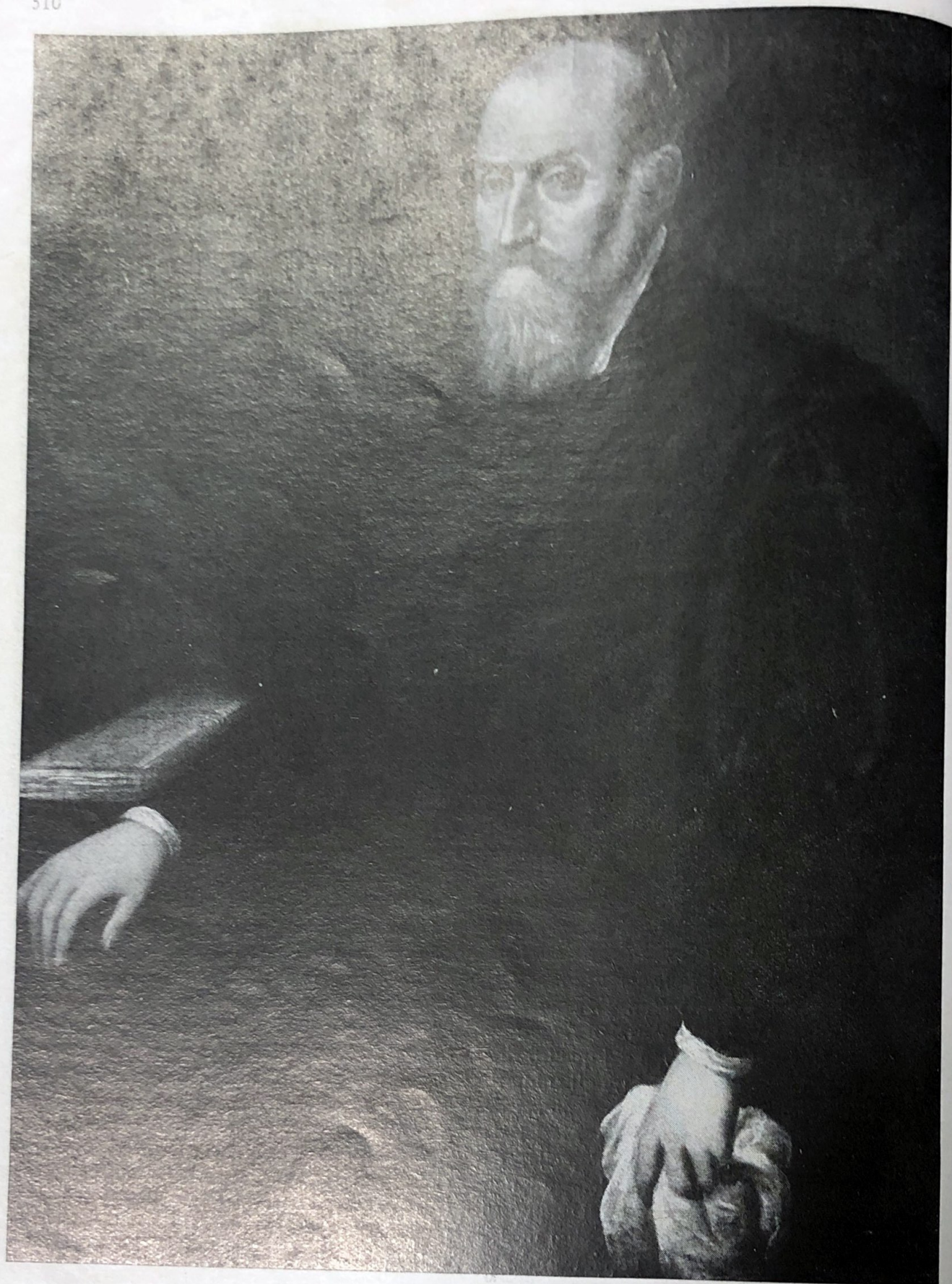
GIORGIO PULLÈ

UN AUTORITRATTO DI TIZIANO VECELLIO

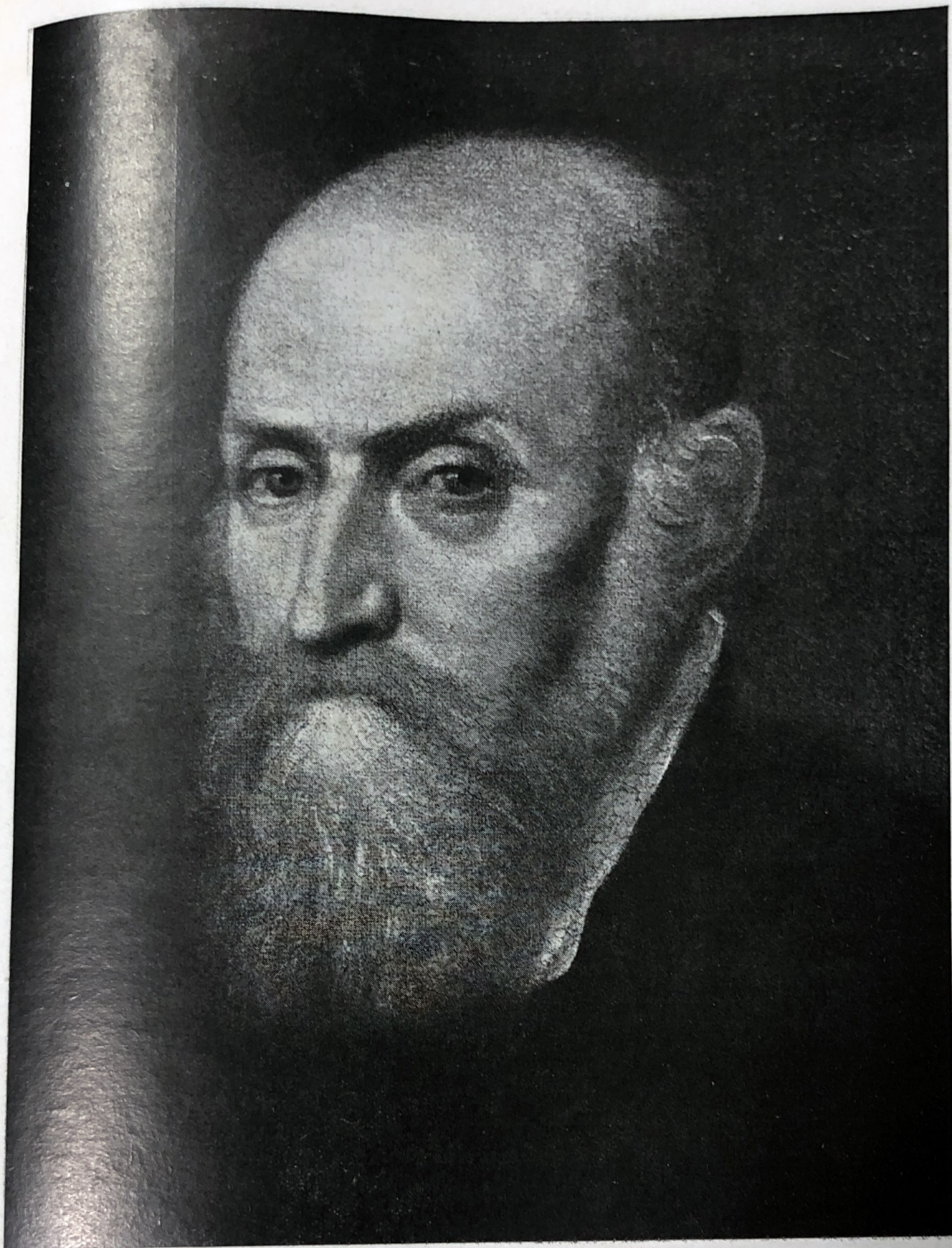
Benché abbia avuto un inizio da romanzo giallo, la scoperta è sicuramente importante. Nell'aprile del 1936, a Genova, la Regia Questura, avuto sentore di alcuni sudditi stranieri, alloggiati in un albergo, che stavano trattando di nascosto la vendita di un quadro a un antiquario venuto apposta da Barcellona; e messa in sospetto dal prezzo molto rilevante ch'era richiesto, provvide al sequestro del quadro medesimo, che subito parve di singolare pregio. Né fu previsione errata; perché pochi giorni dipoi il senatore Adolfo Venturi lo giudicava un autoritratto autentico di Tiziano, e da porsi tra l'opere più belle di lui. Il parere dell'illustre storico dell'arte italiana fu appresso confermato da Ugo Nebbia, Soprintendente alle Belle Arti, il quale emise il conseguente divieto di esportazione. La notizia venne allora pubblicata sui giornali italiani, verso i primi di maggio. Ma erano giorni di straordinari avvenimenti. I medesimi giornali recavano, a grandi caratteri sulla prima pagina, titoli come questi: «*Badoglio marcia su Addis Abeba*»; «*La fuga del Negus*»; «*Addis Abeba in fiamme*». Figurarsi! Che cos'era mai la scoperta d'un Tiziano? Non si commossero nemmeno gli esteti. Poi s'aggiunse la proclamazione dell'Impero; e del quadro rinvenuto non si parlò più, fuorché tra gli studiosi. Infatti la tela fu successivamente esaminata da periti stranieri e italiani, dal Van Marle, da Guglielmo Suida, da Amadore Porcella, da Giuseppe Fiocco, i quali concordemente non solo mantennero l'attribuzione e il supposto che la persona figurata fosse il Vecellio medesimo; ma riaffermarono essere l'opera un capolavoro. Ecco, per esempio, le parole con le quali chiude il suo responso il compianto Van Marle: «*Di tutti gli autoritratti del Vecellio, questo è il più importante, il più monumentale e il più profondo. Inoltre è una delle pitture più belle di questo momento significativo della sua carriera artistica*».

Ma la particolareggiata descrizione del dipinto la vogliamo lasciare alla penna esemplare e sempre giovenilmente entusiasta di Adolfo Venturi: «*Alta si eleva la figura, squadrata con imponenza; la mano destra s'appoggia al tavolo, la sinistra ricade in abbandono, affondando le dita in una bianca pezzuola. Guarda triste: una nube oscura la vita soleggiata del Grande. Alla semplificazione costruttiva, solenne, augusta, corrisponde l'austera ricchezza del colore: l'aureo monocromo delle carni è corso da rossori; sul fondo grigio, la veste di pesante velluto azzurro si schiara di riflessi lunari; la barba vaporosa intorno all'orecchio, in fiotti di luce; la cenere del libro s'avviva di strati d'argento; scolora l'azzurro nell'umidore perlaceo degli occhi. Il sopracciglio sinistro dolorosamente s'inarca, ogni sporgenza ossea di quel gran cranio luminoso concorre all'espressione di assorta tristezza. Chiuso in sé, intangibile e profondamente umano nel suo dolore, ci si presenta il Vecellio in questo sublime automonumento: la sua forza eroica s'immedesima con un senso rembrandtiano di umana emozione. La maestà del genio glorifica la gran fronte pensosa, tutta la figura come quercia salda contro le tempeste del dolore nella sovrana dignità della posa. Scorre facile il pennello a segnar la vita nella fronte ampia, negli occhi oscurati, nelle braccia cadenti: forza costruttiva e leggerezza di tocco si fondono nel creare il miracolo d'arte*».

Circa la data del dipinto, salvo il Venturi che propose il 1545, tutti gli altri la stabilirono d'accordo intorno al 1555; in ogni caso certamente dopo il 1550.

Il dipinto presenta evidentemente i caratteri peculiari dell'ultimo periodo tizianesco, quando, al sommo dell'esperienza, il maestro si può concedere tutto: la più grande parsimonia di modi e ogni sprezzatura e ogni magìa. La vecchiaia di Tiziano è miracolosa: quanto più egli avanza negli anni, tanto più acquista libertà. L'arditezza del suo pennello si libera d'ogni

L'AUTORITRATTO DI TIZIANO VECELLIO.

(*Fot. Mari*)

peso, dissolvendosi tutta in ombre e luci colorate, dove le forme palpitano con arcana perplessità di contorni. E predilige certe squisite armonie di colore unito e basso, di trama esigua, che hanno toni di cenere e di foglia morta: una specie di stupendo monocromato musicale, percorso di lucori e fuochi sotterranei che dànno risalti misteriosi. Alla porpora

PARTICOLARE DELL'AUTORITRATTO: LA TESTA. (*Fot. Mari*)

e all'oro del meriggio succedono i colori dell'autunno e della notte. È questa la maniera seròtina, vesperale, dell'artista che, giunto ormai all'estrema saggezza, ha superato ogni vanità.

Di simile maniera è l'autoritratto ritrovato. « *Qui è ormai il Tiziano pittore di tocco* – scrive il Porcella – *che nel fuoco ardente della sua pennellata, nel mistero delle luci, fuse e vibranti,*

PARTICOLARE D[...] L'AUTORITRATT[...] LA MANO DE[...]

(Fot. Mari)

precorre addirittura le magìe cromatiche di Rembrandt». L'età del dipinto è stata pure dedotta da altre particolarità dello stile, le quali d'altro lato ne confermano vieppiù l'attribuzione. L'impostatura della figura, inscritta in una specie di triangolo ai cui vertici stanno rispettivamente la testa e le mani, è affine, come nota il Suida, a quella del *Grande Elettore di Sassonia* (Museo di Storia dell'arte di Vienna) dipinto nel 1550; e ancora è più simile a quell'altra del *Ritratto d'uomo* (Regia Galleria di Copenaghen) fatto probabilmente intorno al 1560; col qual dipinto è stata in più rilevata la somiglianza del gioco cromatico nel vestito. E un altro confronto utile si potrebbe fare con *La Madonna e San Tiziano vescovo*, serbata nella Chiesa Arcipretale di Pieve di Cadore. In detta pala, eseguita, come si ritiene, nel 1560, è rappresentato a sinistra un vecchio assistente le cui fattezze notoriamente sono quelle del Vecellio. «*Ha fatto Tiziano* – scrive il Vasari – *in Cadore sua patria, una tavola dentro la quale è una nostra Donna e San Tiziano vescovo, ed egli stesso ritratto ginocchioni*». Ora non è chi non scorga somiglianze fra l'immagine della tavola cadorina e il supposto autoritratto di cui si tratta; solo che quella appare d'uomo forse alquanto più magro e canuto, il che tornerebbe a riprova della verisimile priorità dell'autoritratto stesso.

Altri riferimenti sono tratti dal modo con cui son figurate le mani. «*Si osservi la sinistra* – scrive ancora il Porcella – *caratteristica per la posa come abbandonata e per la forma: tanto simile a quella della* Lavinia *di Dresda e del supposto* Diego Mendoza *della Pitti. La mano destra, dalle dita più affusolate, è particolarmente tipica per il taglio netto del pollice e l'attacco del polso: si confronti, per esempio, con quella del* Giovinetto con un cane, *già nella collezione Steinmeyer a Lucerna*».

Insomma, conchiuderemo con il Fiocco: «*Abbiamo qui il vero Tiziano. E che si tratti di un autoritratto, nonostante le differenze del berretto,*

PARTICOLARE DELL'AUTORITRATTO: LA MANO SINISTRA.

(Fot. Mari)

del pennello, ecc., come si vede a Berlino e a Madrid, mi pare indubitabile del pari, perché le stigmate anatomiche sono inconfondibili. Ma non si tratta, e lo prova l'intimità e quindi la più intensa e pensosa espressione qui raggiunta, di un ritratto ufficiale, di parata, da mandare in giro a Sovrani e a potenti; ma di un ritratto di famiglia, ove ogni attributo avrebbe guastato ».

E noi amiamo immaginarci che Tiziano si sia effigiato anche un anno, o due, dopo l'età suppostagli, e forse già nella gloria dei suoi ottant'anni. Straordinario, tuttavia, è il vigore del suo volto maschio, dal cranio possente, che si arrotonda nell'ombra, alla bocca ferma sotto i baffi che ancora ritengono un che di fulvo; ma gli occhi, d'un grigio azzurro cupo, sono pieni d'una gravità mesta, d'un senso di accorato distacco. Il 1556 è l'anno in cui muore l'Aretino; è l'anno dell'abdicazione di Carlo Quinto. E forse, nel tempo ch'egli qui si rappresenta, già è morto quegli che per più di trent'anni gli fu compagno e amico; e forse il potentissimo monarca suo protettore, quegli che non vedeva tramontare il sole sul suo impero, già vive rinchiuso oramai in tetra solitudine. Tiziano ha avuto tutto dalla vita. È al colmo della gloria. Nella sua splendida casa di San Canciano ai Birri, dove tra il suo figlio e gli scolari ancora egli lavora meravigliosamente infaticabile, come posseduto da un nume inesausto; nella sua splendida casa vengono d'ogni paese, a fargli onore, umili e potenti. Eppure il suo sguardo non ha luce di gioia né d'orgoglio; ma ci scruta e ci penetra con un'insistenza severa e triste che sembra ammonirci della vanità d'ogni cosa umana.

Questo dipinto, oltre che per l'intrinseco suo valore, potrebbe essere molto importante sotto l'aspetto storico e iconografico. Perciò, lo riproponiamo qui all'attenzione degli studiosi e del pubblico, esprimendo il voto ch'esso possa entrare a far parte di qualche pubblica raccolta dello Stato.

PIERO TORRIANO

DA VILLA SCIARRA SI DOMINANO ALCUNI TRA I PIÙ CELEBRATI PANORAMI DI ROMA.

(*Fot. Körte*)

LE ISTITUZIONI CULTURALI TEDESCHE E ITALO-TEDESCHE A ROMA

I recenti accordi culturali italo-tedeschi, nati nel segno dell'amicizia tra due grandi razze, rispondono a una tradizione affratellante, a una tradizione affascinante. La superiore coerenza e giustezza dei fatti del giorno (per così dire), veduti alla luce di un passato ricco di fasi feconde, viene chiaramente ribadita.

È dalla metà del Settecento (a rigore, dal Cinquecento, ma in forma più sporadica) che artisti tedeschi scelgono Roma come sede ideale di esperienze vitali, e spesso di lavoro (basterà pensare a Goethe, il quale lavorò in Italia all'*Ifigenia*, all'*Egmont* e anche non poco al *Faust*). La tormentosa *Sehnsucht* del Sud li condusse in Italia: desiderio fisico di sole, di calore; nostalgia sentimentale e culturale di un contatto con luoghi e terre antiche, di cui il pensiero ha foggiato, senza averle vedute, un quadro paradisiaco; terre nutrite da un *humus* miracoloso, e abbellite da ruine e monumenti.

In Italia essi posson risolvere crisi spirituali d'orientamento annose, a contatto di un mondo assestato e grave, di millenaria saggezza; soffiar via nebbie di vertigine. Disse Goethe: « Quando si contempla un simile mondo, vecchio di duemila e più anni, trasformato in modo così molteplice e fondamentale dal mutar dei tempi, ma pur lo stesso terreno, lo stesso monte, anzi spesso persino la stessa colonna o muraglia, quando si avvertono ancora nella popolazione le tracce del carattere antico, ci sentiamo divenire partecipi dei massimi consigli della sorte. Qui non vi è nulla di *piccolo;* anche quel che è deplorevole o di cattivo gusto partecipa della grandiosità del tutto ».

L'amore all'Italia fu dunque amore culturale, spirituale e fisico. Da esso nacquero, testimonianze singolari e non periture, istituzioni di studio, come quelle di cui parleremo, e opere artistiche e scientifiche: basti citare, per fermarsi solo alla letteratura, gli studii di Gregorovius, di Burckhardt ecc., le poesie di Goethe, i *Sonetti veneziani* di Platen, ecc.

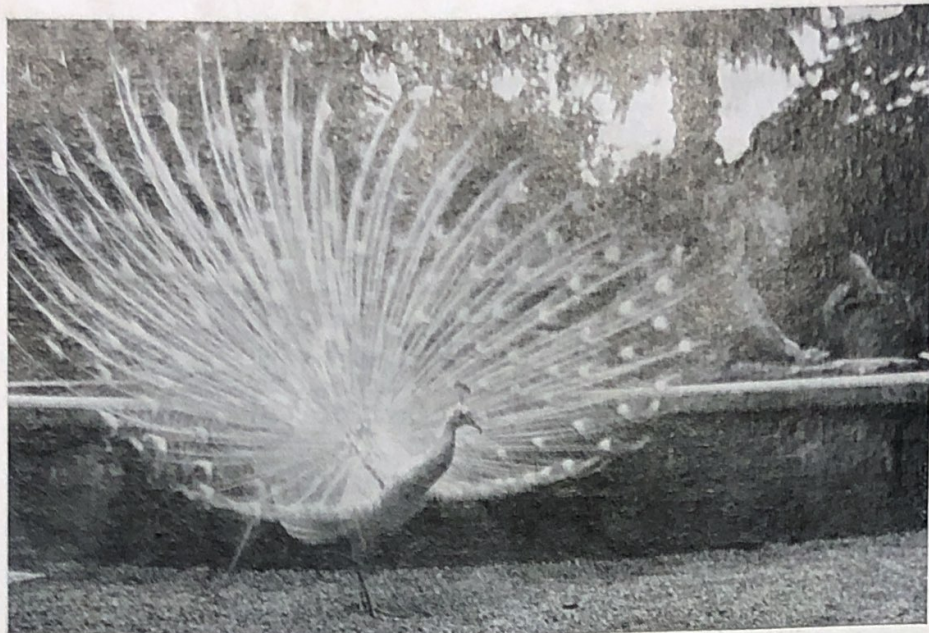
La « migrazione nordica » fece inoltre sì che molti artisti e pensatori italiani potessero at-

tingere frutti, non tanto copiosi quanto sostanziosi, da contatti con l'arte e il pensiero germanici; insomma le due culture poterono darsi la mano; ed è giusto accogliere le nuove intese culturali nel segno di una tradizione ben viva anche in ogni altro accordo tra i due popoli.

Per virtù e merito delle istituzioni germaniche di Roma, tale tradizione fu alimentata anche in tempi in cui ragioni contingenti allentarono i rapporti reciproci.

Già prima del 1800 la Direzione prussiana delle Belle Arti aveva fondato un premio di Roma: i vincitori erano mandati nell'Urbe, per acuire le proprie doti nello studio dell'arte antica. Gli artisti premiati erano ammessi sovente negli studii della villa Strohl-Fern. Villa delle Rose, verso Porta Pinciana, al tempo in cui vi dimorava, or sono cent'anni, il principe Luigi di Baviera, accolse pure buon numero di artisti. Ed altri (singolare contrasto con le ville!) ne albergò, in liete brigate, l'osteria del *Carlone*, in Trastevere.

Ma c'era, in tutto questo, una mancanza fondamentale di ordine; era un tono di scapigliatura quello che dominava. Molti artisti finivano col non lavorare, per difetto di raccoglimento e di un luogo tranquillo. La villa Strohl-Fern non bastava più per tutti. Allora nacque l'Accademia Germanica. Nel 1910 l'industriale Arnhold acquista un appezzamento del Parco di Villa Massimo; si costruiscono gli studi dal

VEDUTA ESTERNA DELLA SEDE DELL'ISTITUTO ITALIANO DI STUDI GERMANICI A VILLA SCIARRA.

(*Fot. Korte*)

UNO DEI FAMOSI PAVONI BIANCHI DI VILLA SCIARRA IN TUTTA LA SUA POMPA. (*Fot. Körte*)

IL PAVONE FA LA RUOTA ALL'OMBRA DI GRANDI ALBERI E PALME BASSE, IN UN ANGOLO DI VILLA SCIARRA, DOVE HA SEDE L'ISTITUTO ITALIANO DI STORIA GERMANICA. (*Fot. Körte*)

nordico tetto spiovente, e un bell'edificio centrale, dove sono gli uffici e varie dipendenze. Il sole batte in pieno su tutto, e si riflette nelle grandi vetrate, e si raccoglie con vaghezza di contorni in un cortiletto interno.

Da quel tempo funziona l'Accademia, istituto statale che viene in aiuto ad artisti tedeschi meritevoli. Negli appartamentini abitano per quasi un anno pensionati e, più di rado, ospiti paganti, scelti, questi ultimi, anche e soprattutto in base alle loro prove di maturità nel campo dell'arte.

Durante la guerra mondiale l'Accademia interruppe la sua nobile attività: nel marzo 1924 il Governo italiano concesse di nuovo i fabbricati, ma soltanto nell'ottobre 1928 permise all'istituzione di esercitare i suoi compiti in modo regolare e preciso. In seguito ad una convenzione del 16 ottobre 1929, i contatti italo-tedeschi in questo campo raggiunsero risultati importanti: da quel giorno, artisti italiani vengono scambievolmente accolti presso Accademie tedesche, in Germania. Ogni anno, a partire dal 1930, nei locali dell'Accademia si svolge una mostra di notevole interesse, ove vengono esposte le opere dei pensionati. Com'è ovvio, l'importanza di questa manifestazione si è notevolmente accresciuta negli ultimi tre anni.

A capo dell'Accademia Germanica a Roma è ora un benemerito amico dell'Italia, quindi un uomo particolarmente adatto a mantenere vive, nel campo dell'arte, le feconde relazioni italo-tedesche. Il grand'uff. dott. Fred C. Willis si trova nel nostro Paese da circa tre lustri, e vi ha vissuto ininterrottamente dieci anni, dal 1924 al 1933. Fu il fondatore della sezione romana del Partito Nazionalsocialista e si deve al suo interessamento se da qualche tempo si hanno contatti personali tra gli artisti tedeschi dell'Accademia e i più noti artisti romani.

La più antica e gloriosa istituzione germanica a Roma è il *Deutsches Archäologisches Institut* (il già ricordato Istituto Archeologico). Sorge attualmente in una via simmetrica e tranquilla – via Sardegna – nel quartiere Ludovisi, dietro alla Chiesa Evangelica tedesca, armonizzando con le linee architettoniche di essa. In mezzo a case popolane e borghesi, accanto a talune villette pretensiose, spiccano i chiari edifici. Freschi di calce e di vernice, parrebbero tolti di peso da una strada di una piccola città tedesca, in un quartiere costruito nel dopoguerra o giù di lì. Non si direbbe, dal difuori, che vi siano ospitate memorie vetuste, libri ingialliti; che si continui una tradizione di un secolo fa.

Nel 1829, infatti, un piccolo gruppo di uomini diversamente famosi, raccolti in un primo tempo

come in circolo privato, fondarono l'« Istituto Internazionale di Corrispondenza Archeologica », allo scopo di diffondere nei paesi del Nord la conoscenza delle notizie archeologiche dall'Italia e, soprattutto, quelle di recenti scavi e scoperte. Quegli uomini erano: Eduard Gerhard, il più celebre archeologo del suo tempo; Carl Josias von Bunsen, ambasciatore prussiano presso la Santa Sede; lo scultore danese Thorvaldsen; l'ambasciatore di Hannover Barone von Kestner; Carlo Fea, commissario papale archeologico e traduttore delle opere di Winckelmann. Ne furono membri fin da principio Goethe, A. W. v. Schlegel, Wilhelm von Humboldt. Si fondarono sezioni dell' Istituto a Parigi, Berlino, Londra; così che l'iniziativa ebbe presto carattere internazionale. Ma le sezioni francese e inglese si separarono da quella romana, la quale prese perciò un indirizzo sempre più nettamente germanico. Nel 1870 l' Istituto fu assunto dalla Prussia, nel 1874 dal Reich.

SALA MINORE PER CONFERENZE ALL'ISTITUTO ITALIANO DI STUDI GERMANICI. *(Fot. Körte)*

UNA DELLE AMPIE, SILENZIOSE E BIANCHE SALE DI LETTURA DELL'ISTITUTO ITALIANO DI STUDI GERMANICI. *(Fot. Körte)*

La sua prima sede, evidentemente più di questa attuale propizia agli studi classici, era nel palazzo Caffarelli sul Campidoglio, dove risiedeva l'ambasciata di Prussia. Si pensa agli uomini ostinati e ingenui (ostinatamente « classicisti ») dei primi lustri dell'Istituto. Oggi anche gli studiosi sono abituati all' improvvisazione, all' adattamento, quindi a lavorare prescindendo dall'ambiente. Nel caso di cui ci occupiamo, confortevole e comodo è l'ambiente: non « classico », certo, e quindi come indipendente dal genere di studi che vi si coltivano. Conviene però dire che la biblioteca, dagli scaffali sormontati dai busti di uomini illustri (in gran parte archeologi), compone intorno ai frequentatori un'atmosfera propizia.

Il soggiorno dell'Istituto Archeologico nel palazzo Caffarelli fu breve; esso si trasferì dapprima in un piccolo fabbricato delle vicinanze, poi (1877) in una grande casa costruita appositamente nella stessa zona, e precisamente al numero 28 di via di Rupe Tarpea. Durante la guerra, casa e biblioteca furono sequestrate. Quando fu possibile la ripresa dell'attività, l'Istituto si trasferì nella sua residenza attuale. Residenza, del resto, provvisoria, poiché fin dal 1929 Roma ha riservato a sede dell' Istituto un appezzamento in Valle Giulia, dove un giorno o l'altro s'innalzerà un maestoso edificio. Non si sa precisamente quando; ma la vita dell'Istituto è pure sì quieta nella dipendenza della Chiesa Evangelica.

La direzione centrale dell'Istituto è a Berlino. Le odierne sezioni straniere, oltre la romana, che è la più antica e di gran lunga la più importante, sono quelle di Atene (fondata nel 1874), Cairo (1906), Costantinopoli (1929). Da ricordare an-

LA SEDE DELL'ACCADEMIA TEDESCA A VILLA MASSIMO, ALL'OMBRA DI ALBERI FOLTI E VIGOROSI. (Fot. Körte)

che la Commissione Romana-Germanica a Francoforte sul Meno (1902), per le ricerche sulle antichità germaniche. Direttore attuale della sezione romana è il dott. Arnim von Gerkan, assai noto archeologo e investigatore critico dell'architettura antica. Al suo fianco lavorano un vice direttore, il dott. Siegfried Fuchs, e un Bibliotecario, il dott. Jan W. Crous; oltre a due assistenti e a personale vario.

Orgoglio e gemma dell'Istituto è la grande Biblioteca, considerata ovunque la più grande e la migliore del genere che esista nel mondo intero. Essa annovera 55.000 volumi e le collezioni di 350 riviste, che abbracciano tutto il dominio degli studii archeologici greco-romani (Filologia, Storia, Arte e Cultura dell'antichità, non esclusa l'Archeologia cristiana; e solo in parte, l'Egitto, l'Oriente anteriore e l'antichità nordica).

L'Istituto è inoltre provvisto di un preziosissimo aiuto per gli studiosi: una raccolta di 120.000 fotografie, con le immagini di tutti i luoghi di scavo e di tutti i musei del mondo, e circa 26.000 negative di fotografie fatte dall'Istituto stesso.

L'iniziatore della raccolta, la cui importanza è palese (lo studio, con l'[illegible] di questa documentazione comparativa, diviene, per così dire, «plastico»), fu il precedente Direttore Ludwig Curtius.

Sono ammessi visitatori, specialmente italiani e tedeschi, interessati a questi studi. Si calcola che una media di 75 persone al giorno frequentino i suoi locali.

In conformità alle tradizioni dell'antico «Istituto di Corrispondenza Archeologica», ancor oggi una gran parte del lavoro dell'Istituto consiste nell'invio di informazioni in Germania, nello scambio di fotografie e di gessi, nella ripresa di fotografie di monumenti antichi sconosciuti o di recente scavo, nel mantenere i legami tra la scienza archeologica in Germania e quella italiana. Invece, non si occupa più di intraprendere scavi, di mantenere musei e di acquistare opere d'arte antica.

Pubblica, inoltre, le «Comunicazioni romane» («*Römische Mitteilungen*» – *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts, Römische Abteilung*), una rivista la cui raccolta annuale comprende, fin dal 1886, da tre a quattrocento pagine di studii sui lavori dell'Istituto e di notizie archeologiche dall'Italia e da Roma. Altra attività notabile dell'Istituto è quella relativa ai pensionati: giovani dottori in archeologia, che Berlino invia a Roma per completare i propri studii, e che abitano presso l'Istituto, in via Sardegna. Oltre a studiare per proprio conto, essi seguono corsi impartiti dal Direttore e dagli assistenti, e imparano a conoscere e ad amare l'Italia.

NEL MEZZO DELLA SPLENDIDA VILLA MASSIMO SORGE L'ACCADEMIA TEDESCA: ECCO UNA VEDUTA DI SCORCIO DEL PALAZZO OVE HANNO SEDE GLI UFFICI. *(Fot. Körte)*

In questa viva e ravvivata tradizione, una parte notevole è stata giocata da palazzo Zuccari. Il quartiere in cui esso è situato, sul Pincio, tra via Gregoriana, Trinità dei Monti e via Sistina, è, in un certo senso, collegato da molti secoli alla storia della Germania in Italia. Dopo essere stato abitato per molti anni, quasi per un secolo di seguito, da nordici (e già nel '500 il pittore Federico Zuccari vi accolse artisti tedeschi e fiamminghi), il palazzo fu acquistato nel 1890 da ricchi privati. Nelle maestose sale già riboccanti di affreschi, di quadri, di statue, furono portate nuove collezioni di valore, e un gran numero di libri preziosi. Sorse, in seguito, il progetto di fondare un Istituto per lo studio della storia dell'arte, con sede nel palazzo da tempo benemerito in questo campo e ormai dotato d'una biblioteca esemplare. Nel 1912 fu così istituita la Biblioteca Hertziana, che un anno più tardi fu legata per testamento alla scienza. Oggi essa trovasi sempre nello stesso luogo, notissimo anche per la bocca di mostro ferocemente aperta, che in via Gregoriana funge da porta secondaria.

Ernst Steinmann fu il primo Direttore della Biblioteca. Alla fine della guerra, egli fu tra i primi Tedeschi che ritornarono a Roma, poiché una complessa *Sehnsucht* sentimentale e scientifica lo riconduceva imperiosamente nei luoghi ormai strettamente legati alla sua vita. Egli riottenne la direzione del suo Istituto, e da allora la Biblioteca si sviluppò, fino a divenire una delle maggiori d'Europa, nel campo della storia dell'arte.

Fin dal principio, l'Istituto fu aperto alle fondazioni di altri Paesi, a favore degli amici e studiosi d'arte. E molto si deve a Steinmann nei rapporti con gli Italiani e con l'Italia, chè la Biblioteca è stata sempre viva e attiva in questo senso. Il 1934 fu un anno cruciale per la vita dell'istituzione: il benemerito professor Steinmann si ammalò e morì a Basilea, il 23 novembre, compianto da Tedeschi e Italiani. Gli successe il professor Leo Bruhns, il quale continuò alacremente, in ogni senso e in ogni settore, l'opera del suo predecessore. Nello stesso anno, l'Istituto fu diviso in due grandi sezioni: quella per la storia dell'arte e l'altra, non meno importante, per la storia della cultura, diretta, questa, dal dott. Werner Hoppenstedt.

Leo Bruhns, già ordinario di storia dell'arte all'Università di Lipsia, indirizzò verso nuove mète la sezione di storia dell'arte. Il tema « Germania e Italia » è, secondo le sue stesse parole, mira essenziale del suo lavoro; e la Biblioteca, che non è stata mai estranea ad esso, aumenta di giorno in giorno il suo valore in tal senso.

Presso l'Istituto si svolgono pure conferenze, serate di studio riservate ai cultori d'arte, ecc. Frequentatissima è la Biblioteca, ricca di 33.000 volumi, visitata anche da stranieri, e, naturalmente, da Italiani in primo luogo.

La sezione culturale ebbe subito un compito di grande e delicata importanza: quello di coltivare più strettamente i rapporti di cultura politica con l'Italia Fascista. L'Istituto ha un carattere tipicamente universitario; e mentre, da un lato, dà modo agli Italiani di penetrare a fondo nella vita spirituale germanica, dall'altro, introduce i Tedeschi in quella del paese che li ospita. Nei pochi anni di sua vita la Biblioteca s'è sviluppata notevolmente. Situate nel magnifico secondo piano del Palazzo, silenzioso, le sue sale accoglienti, solenni, radunano attualmente ben 10.000 volumi, non che le collezioni di 50 riviste tedesche e di 20 italiane.

La Biblioteca si divide in sei rami principali: filosofico (doviziosa raccolta di filosofi tedeschi classici, molte opere sulla *Weltanschauung* nazionalsocialista, filosofia italiana); letterario (le opere più importanti delle due letterature); di storia della cultura e indagini razziali (le basi biologiche e storiche della vita culturale dei due popoli); storico (storia recente tedesca fino a

UNA PORTA RICCAMENTE INTAGLIATA SI APRE SULLO STUDIO RACCOLTO IN CUI LAVORA IL DIRETTORE DELLA SEZIONE DI STORIA DELLA CULTURA, ALLA BIBLIOTECA HERTZIANA. (*Fot. Körte*)

molto l'attività dell'Istituto e fece della Biblioteca una base importantissima degli studi di storia medievale e moderna. Le pubblicazioni iniziate fin dal principio dall'Istituto sono innumerevoli. Soprattutto importanti le opere del Kehr, coadiuvato da molti collaboratori eminenti, tra i quali gli Italiani Luigi Schiaparelli e Pietro Fedele. Mentre i predecessori del Kehr pubblicarono soprattutto le loro ricerche sulle « Nunziature », questi estese le sue indagini, lavorando in relazione con l'Istituto Storico Italiano, a tutti i rapporti tra la storia tedesca e quella italiana. Il Direttore curò anche l'aumento e il potenziamento della Biblioteca. Fin dal 1898 l'Istituto pubblica una rivista intitolata *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken;* inoltre, una serie di opere, raccolte nella collezione *Bibliothek des Preussischen Historischen Instituts in Rom.*

Interrotti durante la guerra mondiale, i lavori dell'Istituto ripresero nel 1922. La conservazione della Biblioteca è dovuta in gran parte all'opera paziente dell'economo, il pesarese Federico Serafini, il quale ne ebbe cura

Hitler; storia italiana dal Risorgimento a Mussolini), di storia della musica; di economia politica e di storia del diritto italiano e tedesco.

L'Istituto Storico Germanico in Roma, che ha celebrato nel 1938 il suo cinquantenario, fu fondato per iniziativa dell'Accademia Prussiana di Scienze di Berlino, con decreto del Ministero della Cultura del 28 aprile 1888, sotto il nome di *Preussische Historische Station.* Nella primavera del 1889 venne a Roma, segretario del nuovo Istituto, Conrad Schottmüller, che fu poi sostituito da L. Quidde (1890), da W. Friedensburg (1892-1901), da Paul Fridolin Kehr (1903). Il Kehr, amico personale del compianto Pontefice, e buon conoscitore dell'Italia e degli archivi storici italici, ampliò di

in anni torbidi. Ma naturalmente passò ancora del tempo, dopo la ripresa del 1922, prima che l'Istituto tornasse alla sua piena attività. Ora questa attività è tutta tesa, in cordiale cooperazione tra gli studiosi delle due nazioni, a estendere in modo compiuto le ricerche negli archivi, per modo che i lunghi periodi di storia comune escano in vivida luce. E non sarà neanche questa un'opera di secondaria importanza per l'amicizia italo-germanica.

Diretto ora dal professor Bock, l'Istituto s'è trasferito a Valle Giulia.

Non minore importanza sembra avere il contributo recato ai rapporti tra i due Paesi dalla Scuola tedesca, o Scuola superiore germanica di Roma, dedicata soprattutto ai figli della colonia

tedesca. Ma anche i fanciulli italiani possono riceverne beneficio; infatti il suo giardino d'infanzia è frequentato da un gran numero di bambini romani, i quali vi trovano modo di imparare, giocando, la lingua tedesca. Vi si tengono pure corsi di lingua tedesca per adulti, organizzati da pochi anni, con risultati sempre più soddisfacenti e frequentati ormai da 250 persone.

Il 12 gennaio scorso sono stati solennemente inaugurati i nuovi locali della Scuola in via Savoia, dove prima trovavasi il collegio Granton. Sede ampia e assai meglio rispondente alle vaste necessità dell'istituzione, di quanto non fosse l'antica di via Zucchelli (dal 1920). Dal 1933 l'Istituto, ampliatosi e riordinatosi per opera del direttore prof. dott. Dohner, s'era trovato nella necessità di trasferirsi: oggi, esso, oltre il giardino di infanzia, la scuola elementare e il ginnasio, ha anche il liceo, e conta circa 215 allievi.

Ultimo, in ordine di tempo, l'Istituto Italiano di Studi Germanici, inaugurato il 3 aprile 1932, in occasione della celebrazione del centenario goethiano. Il Duce presenziò la cerimonia, pronunciando un grande discorso in tedesco, in cui esaltò il genio del Poeta. È sufficiente questo particolare straordinario per dare un'idea dell'importanza dell'istituzione, attivissima nei rapporti culturali fra le due nazioni amiche.

Quella della villa Sciarra sul Gianicolo, costruita su collinette, circondata da viali in penombra, da alberi raccolti a cupola, da bizzarre aiuole,

IL FAMOSO E NOBILE PALAZZO ZUCCARI (OGGI SEDE DELLA BIBLIOTECA HERTZIANA) DI FRONTE AL PINCIO, IN UNO DEI LUOGHI DI ROMA PIÙ CARI AI TEDESCHI. *(Fot. Körte)*

UNA DELLE QUIETE SALE DI LETTURA NELLA BIBLIOTECA HERTZIANA. *(Fot. Körte)*

LA TIPICA ARCHITETTURA NORDICA DELL' ISTITUTO ARCHEOLOGICO GERMANICO SI ELEVA TRA LE NORMALI CASE ROMANE DI UN QUARTIERE ALTO, COSTRUITE NEL DOPOGUERRA.

(*Fot. Körte*)

ACCANTO A PIAZZA DELLA PILOTTA, NEL CENTRO DI ROMA, SORGEVA, IN VIA DEI LUCCHESI, LA VECCHIA SEDE DELL'ISTITUTO STORICO GERMANICO.

(*Fot. Körte*)

sulle quali, quasi come in un fantastico « Dominio di Arnheim », l'arte di un maestro giardiniere s'è argutamente esercitata. Pavoni bianchi e colorati gravemente vi passeggiano. Qua e là qualche ruscelletto abitato da piccole anitre.

L'Istituto è aperto agli studiosi italiani (ma non esclude gli stranieri), i quali coltivano studii di germanesimo. La cerimonia d'inaugurazione fu accompagnata dalla pubblicazione di un fascicolo, nel quale sono rievocate le onoranze romane a Goethe. E da quel giorno s'è iniziata la sua attività, sotto la presidenza dapprima del sen. Gentile e poi del Rettore Magnifico dell'Università di Roma, De Francisci, e l'appassionata direzione del prof. Giuseppe Gabetti, studioso di grande valore e di finissimo gusto. Egli è l'animatore fervido dell'Istituto, e la sua ammirabile attività è molto apprezzata dai Tedeschi, oltre che dagli Italiani.

In breve, fu impiantata una Biblioteca, oggi apprezzatissima e molto frequentata, il cui fondo principale è rappresentato dalla collezione Max Koch (12.000 volumi). Col tempo, la Biblioteca, che agl'inizi comprendeva sopra tutto opere di letteratura tedesca, si è estesa anche ad altri rami della cultura, costituendo importanti sezioni nordiche, comprendenti collezioni scandinave, danesi, olandesi, finlandesi, islandesi. La Biblioteca comprende ora circa 30.000 volumi e una ricca sezione di riviste. Intensa è la distribuzione (una media di 20-30 volumi al giorno), e non minore la frequenza degli

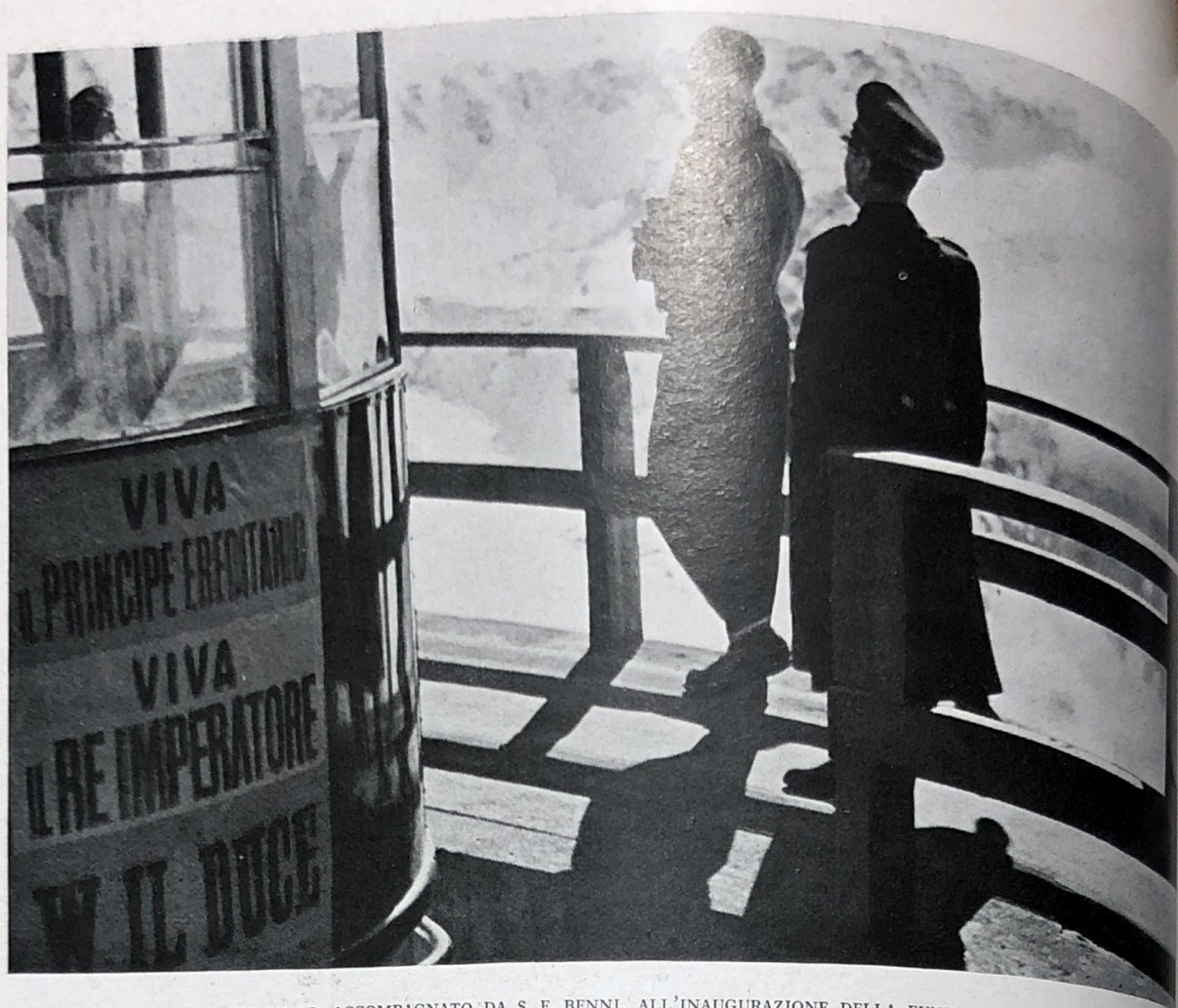
NELL'ACCOGLIENTE PARCO, PIENO DI SOLE, DELLA SCUOLA TEDESCA, LE GIOVANI ALLIEVE, DOPO IL LAVORO DI TAVOLINO, SI RITEMPRANO FACENDO GINNASTICA.

(Fot. Körte)

studiosi e degli studenti. L'Istituto, pei concerti che in esso si svolgono e le importanti conferenze di illustri personalità tedesche, è caro anche alla colonia germanica di Roma; quindi, assolve in modo encomiabile i suoi compiti di collegamento culturale tra i due Paesi. Inoltre, mantiene vive le relazioni coi paesi nordici, promovendo corsi, lezioni, ecc. Ogni anno il prof. Gabetti tiene personalmente dei corsi nelle Università nordiche, sotto l'ègida dell'istituzione da lui diretta. L'Istituto ha celebrato pure il cinquantenario wagneriano, ha tenuto congressi, svolge importanti corsi (oltre quello ordinario di letteratura tedesca del prof. Gabetti, notiamo i corsi di danese, tenuti dal prof. Knud Ferlov; di svedese, del dott. Ericsson, ecc.).

Infine, l'Istituto pubblica presso l'editore Sansoni, una serie di volumi di grande interesse culturale. Sono usciti finora o sono pronti: *Frammenti critici e scritti di estetica* di F. Schlegel, a cura di Vittorio Santoli; *Frammenti* di Novalis, a cura di B. Arzeni; *Scritti e frammenti* di J. G. Hamann, a cura di Sergio Lupi; *Saggi di estetica e di critica* di Herder, a cura di Giovanni Necco; *Scritti di poesia e di estetica* di Wackenroder, a cura di Bonaventura Tecchi; ecc. L'Istituto pubblica pure la rivista *Studi Germanici*.

Attività compatta e concreta, sulla quale è inutile insistere. L'importanza di tutto questo è evidente.

GIANNI PUCCINI

S. A. R. IL PRINCIPE DI PIEMONTE, ACCOMPAGNATO DA S. E. BENNI, ALL'INAUGURAZIONE DELLA FUNIVIA.

(*Fot. Giacotto*)

DI FRONTE AL CERVINO CON LA PIÙ ALTA FUNIVIA DEL MONDO

La più bella montagna della catena alpina, il « più nobile scoglio d'Europa » del Ruskin, ha lasciato il suo splendido isolamento; la vista incantevole, che dal Cervino era solo concessa a pochi privilegiati, è ormai di pubblico dominio, senza che per questo il gigante abbia perduto la sua dominatrice maestà, senza che la mirabile conca da cui, granitica cuspide fra le nevi eterne, scatta deciso come una lama verso l'azzurro, abbia sofferto in bellezza.

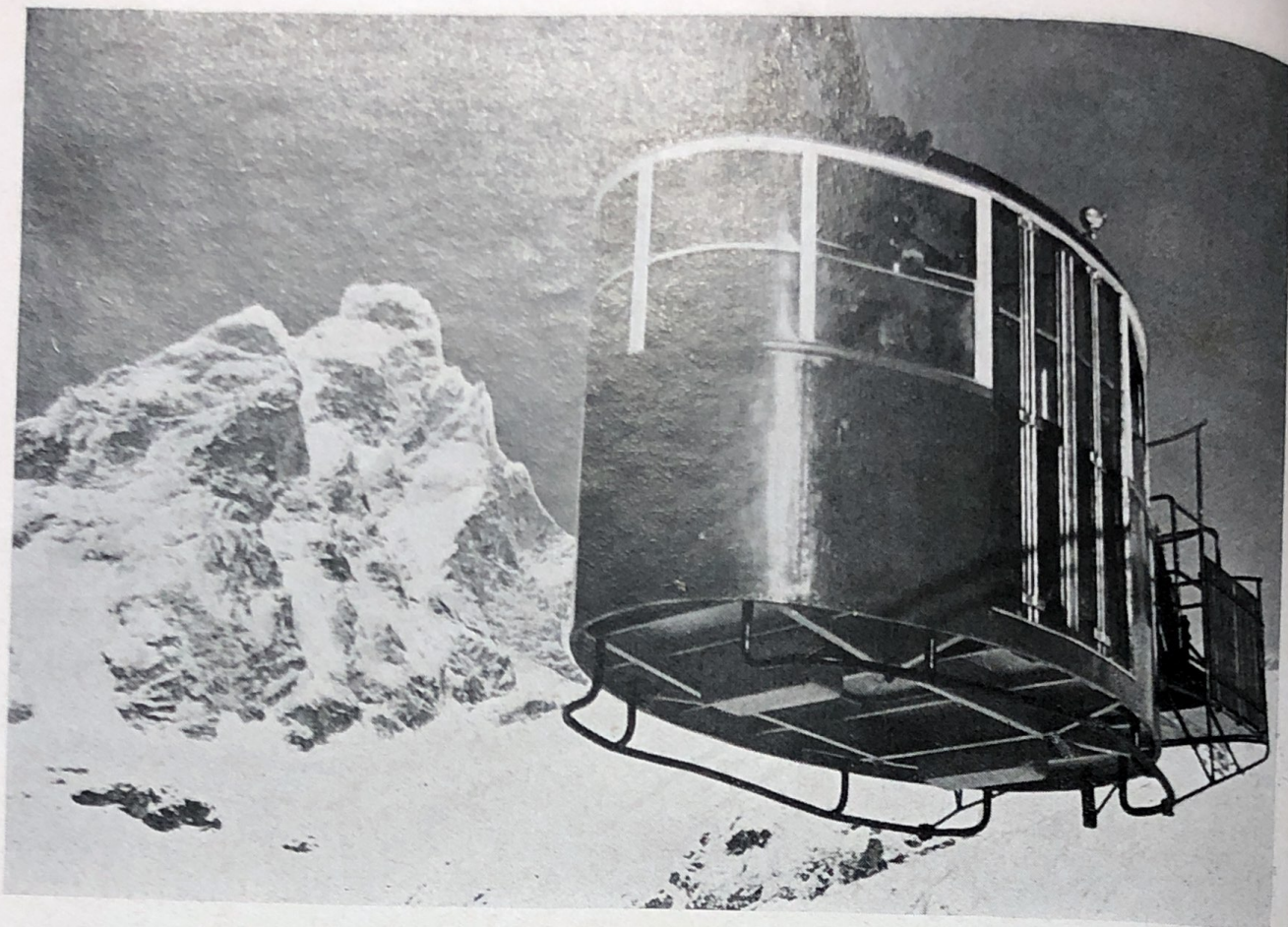
Il protagonista è sempre lui, ma l'abbiamo di fronte, a tu per tu, si potrebbe ripetere con i cartelli pubblicitari che già da Castiglione Dora lo preannunciano al turista, grazie alla più alta funivia del mondo.

Quando nell'estate del 1936 fu attivato il suo primo tronco che dal pianoro di Breuil (metri 2000), toccava d'un balzo il belvedere di Plan Maison a 2600 metri, l'impresa apparve di tale audacia nel programma e nell'esecuzione materiale, che ben pochi avrebbero creduto di vederla superata a così poca distanza di tempo.

Ora il secondo tratto, inaugurato il 4 marzo, giorno di S. Umberto di Savoia, in un tripudio di sole e d'azzurro, da S. A. R. il Principe di Piemonte – ricevuto al suo arrivo a Cervinia da S. E. Benni, Ministro delle Comunicazioni, in rappresentanza del Governo – premia i realizzatori della grande opera, nella quale non sai distinguere se abbiano avuto più parte la tecnica o la fede. Certo, solo in tempo fascista l'impresa poteva essere ideata, affrontata e condotta a termine.

Ecco alcuni dati tecnici della costruzione: 50 chilometri di funi d'acciaio, 900 tonnellate di ferro e 4000 di cemento; 20 mila metri cubi di materiali rimossi, quasi tutti nella viva roccia; 800 mila ore di lavoro, 3 milioni di salari; 11 milioni complessivi di spesa.

Poco meno di 7 minuti per compiere il primo tratto fino alla stazione intermedia delle Cime Bianche; altri 7 per raggiungere quella terminale di Pian Rosà a 3500 metri di altitudine. Lunghezza complessiva metri 4272; dislivello

CAVALLETTI POSSENTI E CATENARIE D'ACCIAIO SOPRA LE NEVI ETERNE. *(Fot. Ridenti)*

A TU PER TU COL «MIRACOLO DELLE ALPI», IL «PIÙ NOBILE SCOGLIO D'EUROPA».

(Fot. Giacotto)

m. 900. Un balzo a volo, una «cabrata» contro pendici nevate e sopra un ghiacciaio di due chilometri, che non lascia tempo a pensare ai quattro primati mondiali della funivia: innanzi tutto la più alta; poi la più veloce (m. 6,30 al secondo) e quella dotata di maggior potenzialità (400 persone all'ora); infine, la più lunga campata (m. 1900) quando nel secondo tratto sorvola il ghiacciaio del Tendre.

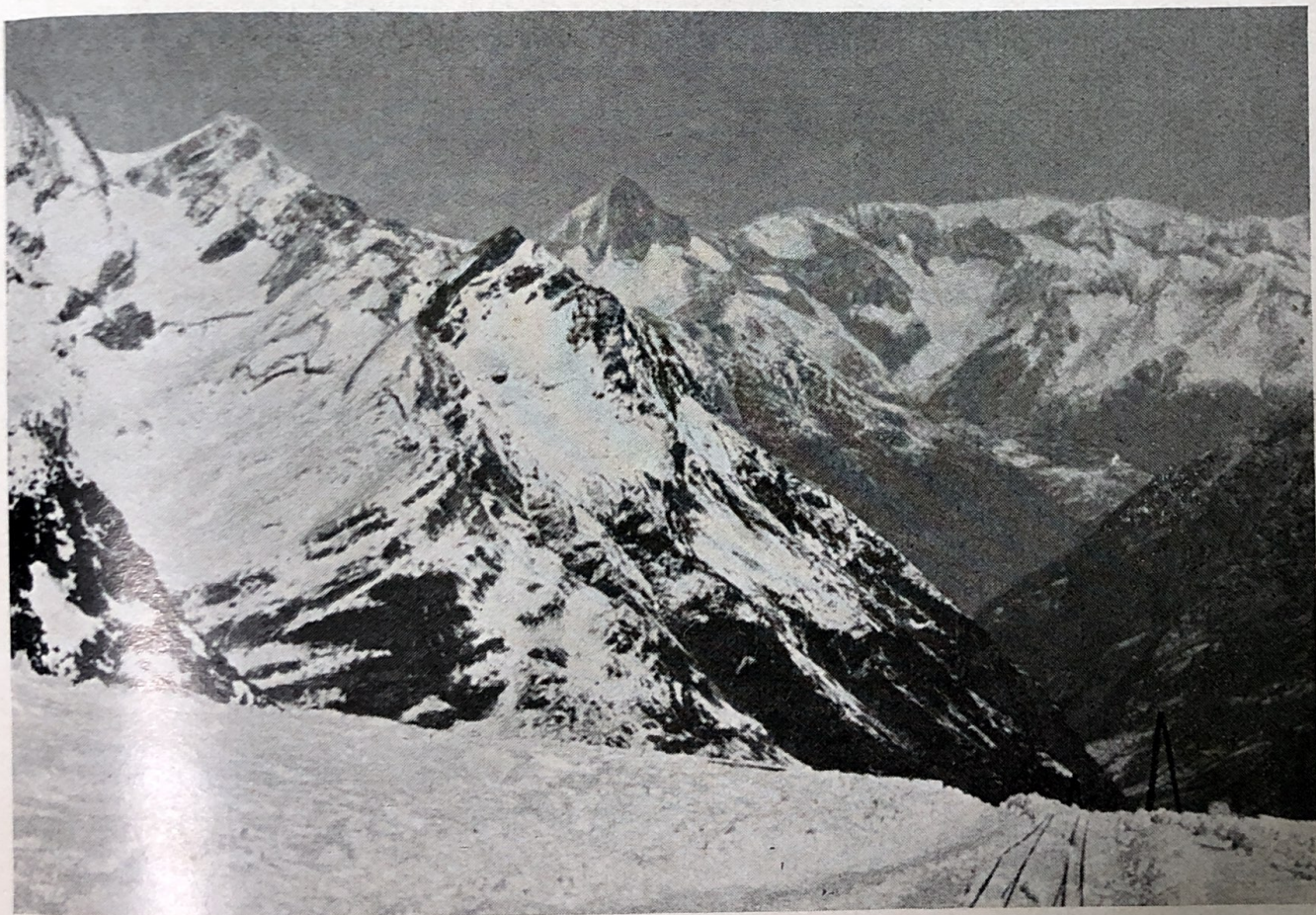
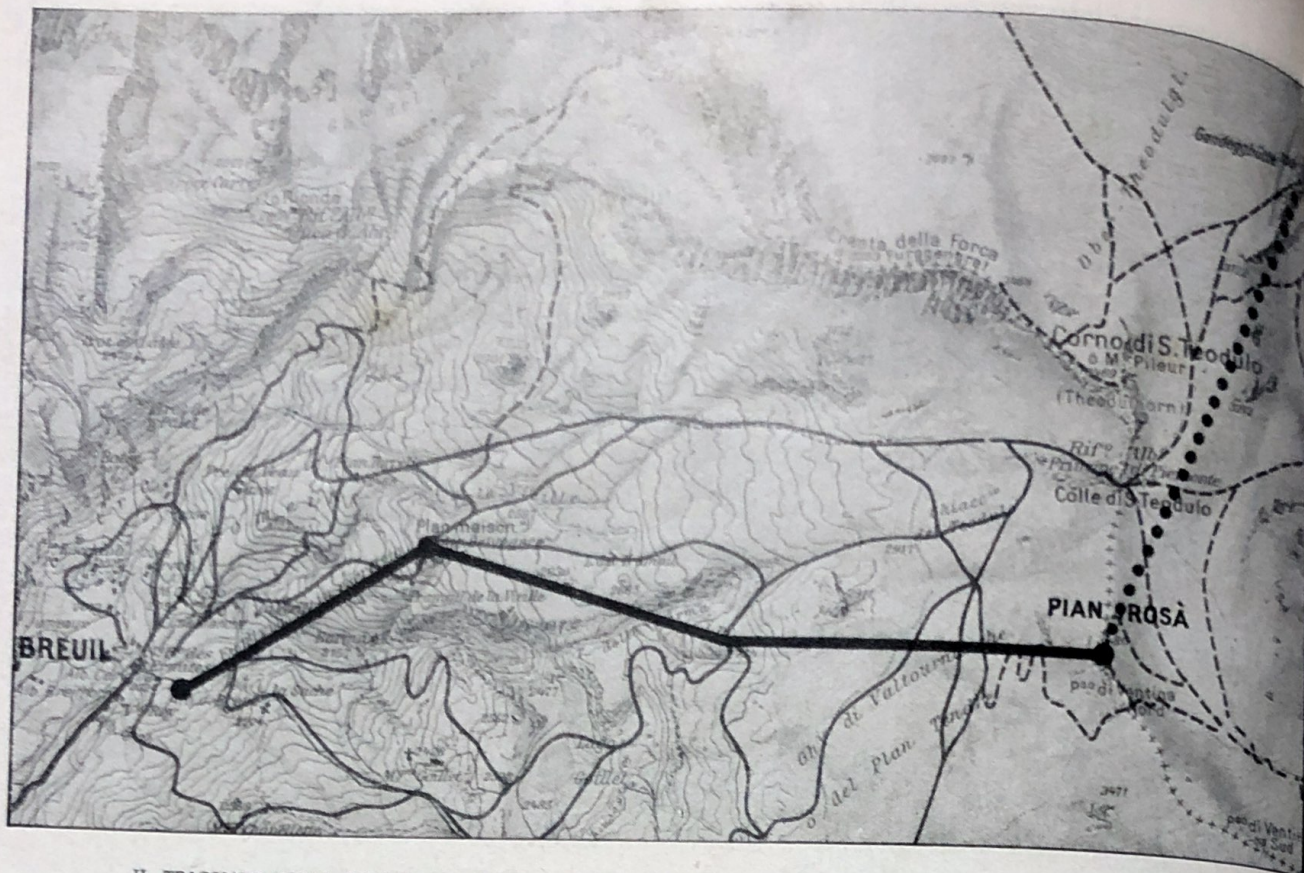
Qui, ai costruttori si presentava un quesito di non facile soluzione. O piazzare un cavalletto nel mezzo del ghiacciaio, sopra la morena, per ridurre la tesata della portante (e sarebbe stata difficoltà forse insormontabile trovare un basamento solido e stabile); oppure superare il percorso fra la stazione intermedia e la superiore con un solo tratto di 2136 metri: cosa in sé non impossibile, ma che avrebbe richiesto lavori di grande mole per la stazione intermedia e costi quasi proibitivi per le funi.

Fortunatamente, si riuscì a individuare un punto dove affiorava dalla roccia [illegible] resistente, sulla quale venne poi [illegible] l'ultimo dei tre cavalletti che sostengono la linea.

Ma quante altre difficoltà [illegible]. Tonnellate di acciaio e di materiali [illegible]! Maestranze dove anche [illegible] diventa faticoso, [illegible]. [illegible] tralicci d'acciaio [illegible]; rotolare immani rocchetti con [illegible] funi in un solo pezzo che pesavano decine di quintali; tendere catenarie eccelse oltre voragini e dirupi; ancorare costruzioni a sbalzo sopra pareti vertiginose; disciplinare motori e volani; collaudare cavi portanti e traenti, carrelli e ganasce, freni e cabine...

E ancor meno lo si pensava il giorno dell'inaugurazione, che il cielo era di cristallo e il sole sembrava concentrarsi nella conca come nel fuoco di un abbacinante specchio parabolico.

Il Cervino aveva abbandonato il suo aspetto tradizionale, quale siamo abituati a vederlo dal nostro versante, con lo scarto brusco che ne torce la punta per meglio avvitarla nell'aria, trasformandosi a vista in una piramide geometricamente irreprensibile, levigatissima e smaltata di ghiaccio sulla faccia rivolta alla Svizzera, che comincia proprio dove termina la funivia. Un passo; e si è al di là del cippo confinario: un pilastrino di granito grigio con una I verso Cervinia, una S dall'altra parte, verso Zermatt. Attorno, e per tutto il giro dell'orizzonte, un panorama incomparabile che senza soluzione di continuità si svolge in circolo partendo dal Cervino per ritornare, dopo 360 gradi e una fuga di vette superbe, molte sopra i 4000 metri, ancora al Cervino: la Testa del Leone e il Dente d'Erens nel suo regno; il Monte Bianco laggiù a occidente, con poi la Grivola, il Gran Paradiso e a sud il Monviso; l'Appennino con i Giovi lontanissimi; il massiccio del Rosa a levante; tutte le cime dell'Oberland Bernese che fanno corteggio alla

LA SLITTA AUTOMOTRICE RISALE ALLA STAZIONE DI PIAN ROSÀ. *(Fot. Ridenti)*

IN DISCESA VERSO LA CAPANNA GANDEGG, CON LE CIME DELL'OBERLAND BERNESE NELLO SFONDO. *(Fot. Ridenti)*

IL TRACCIATO DELLA FUNIVIA DEL CERVINO E DELLA AUTOSLITTOVIA DA PIAN ROSÀ ALLA CAPANNA GANDEGG.

Jungfrau, nello sfondo; il Piccolo Cervino, il Breithorn, il Passo del Teodulo, il Fürghen, in primo piano. E ancora il Cervino...

Con questo panorama incantato, le nevi eterne e le numerose ottime piste che da quassù si offrono allo sciatore, Cervinia si avvia a conquistar la fama internazionale di Zermatt: e tanto più che da questo centro si potrà raggiungere Cervinia nel breve giro di un'ora. Fra non molto: perché dallo stesso giorno di S. Umberto di Savoia è in funzione un'argentea slittovia da Pian Rosà alla Capanna Gandegg, in terra svizzera; mentre è in progetto una funivia tra la Gandegg e la ferrovia a cremagliera che scende a Zermatt. Sarà un'altra vittoria della tecnica italiana, dal momento che, al pari di quelli della slittovia, pure italiani saranno gli impianti della funivia di Zermatt.

Un nuovo valico sta dunque per aprirsi fra le due Nazioni, una nuova rapidissima via che susciterà scambi e correnti turistiche fra il Bernese e la Val d'Aosta, arrecando benessere a intere contrade. Ed è giusto che dall'Italia sia partita e sia stata realizzata l'iniziativa: da questa Italia di Mussolini, erede di Roma, maestra al mondo di strade.

B. SALADINI DI ROVETINO

LUCI E OMBRE DELLE CIME BIANCHE TRA ASPRI GHIACCIAI E FARINOSI CAMPI DI NEVE.

(Fot. Giacotto)

IL « CESTO » CON LE STAMPE E LE ANATRE DI RICHIAMO.

LA CACCIA IN BOTTE E NEL CESTO

Ognuna delle tante e svariate specie di caccia che si praticano col fucile ha per l'appassionato seguace di Sant' Uberto la sua attrattiva particolare, che si potrebbe tradurre in un più o meno elevato grado di emozione, secondo la rarità dell'animale, la potenza del frullo o dello scatto alla levata, e sopra tutto la maggiore o minore difficoltà del tiro. Ma la caccia di padule e di lago è una delle più interessanti, più emotive e più belle.

Questa caccia si fa durante tutto l'anno venatorio, ma più particolarmente durante il tempo del passo (novembre-dicembre) o del ripasso (marzo-aprile). Oggetto ne sono i numerosissimi tipi di anatre selvatiche, di oche, cigni, ralli, pivieri, pavoncelle e chiurli. Metodo classico è quello *all'aspetto*, negli appostamenti fissi della « botte » o del « cesto ».

Si provvede un tino ancora in buone condizioni di tenuta, bastante almeno a contenere comodamente una o due persone, e lo s'interra per una buona metà nella melma del padule, in mezzo alle cannucce, nel luogo più propizio per il passo: oppure lo si àncora alle palafitte in un lato del lago o del chiaro, ricoprendone gli orli col falasco, per nascondere l'insidia. Questa è la cosiddetta « botte ». Il « cesto » invece, è generalmente un'isoletta naturale che appena affiori, con uno scavo, assai ampio nel mezzo per i tiratori, ben infrascato e coperto. Si lascerà inoltre, presso la « botte » o il « cesto », un nascondiglio per il barchino – col cacciatore e il cane – sempre pronto a uscire per raccogliere i caduti, specie quelli feriti, che sarebbe facile perdere per il risucchio delle acque.

Nello specchio d'acqua antistante, a mezzo tiro di fucile, si schierano i richiami, i quali non sono altro che un paio di dozzine di « stampe », cioè anatre di sughero o di legno ben imitate, specie nel colore, tanto che dall'alto possano essere scambiate per un branco di anatidi pascolanti tranquillamente; con due o più « zimbelli », o anatre domestiche vive, ancorate per una zampa a uno spago tenuto fermo da un grosso sasso immerso nel fondale.

Il cacciatore tiene sottomano altre anatre vive, di preferenza germanate, esercitate al volo, e le lancia in aria al momento opportuno, per indurre i palmipedi di passo a gettarsi nel gioco, o almeno ad abbassarsi a tiro di fucile.

Bisogna essere molto mattinieri per questo genere di caccia. Occorre infatti, essere in « botte » o nel « cesto » assai prima che aggiorni, poiché un certo tempo occorre per tendere, cioè per mettere a posto i richiami; e poi perché tutti questi uccelli di becco piatto incominciano a muoversi almeno una mezz'ora prima dell'alba, quando ancora ci si vede poco. I migliori e più

BRANCO DI GERMANI CHE, ATTRATTO DAGLI ZIMBELLI, NUOTA VERSO IL GIOCO DI UNA «BOTTE».

sicuri tiri si fanno, anzi, quasi sempre in questo breve tratto di tempo, che in gergo venatorio si indica con la locuzione «a bruzzico».

Uno dei momenti più belli è forse quello dell'andata in «botte». Infatti, sia notte cupa, oppure chiaro di luna, o cielo completamente stellato, quando siamo seduti su quel fragile guscio di noce che è la chiatta, dove entrano appena, oltre la nostra persona, la [illegible] e il paduano che manovra in silenzio la pertica, ci si sente sperduti nell'immensità della notte e come protagonisti di una [illegible] avventura.

In certi luoghi, quando tira assai vento, si usa, anzi, mettere a prua della [illegible] un [illegible] d'incerato verde, aperto a mo' di vela, il quale fa filare il barchino assai velocemente e senza la minima scossa. Allora, scivolando sulle acque placide, con la carezza della brezzolina che ci bacia lievemente, e con quella altrettanto soave delle cannucce che a tratti ci sfiorano i capelli, ci sentiamo tuffati nel mistero poetico del lago dai mille e mille alati abitatori, ancora invisibili, ma che rivelano già la loro presenza con le voci più strane: fischi, sibili, singulti, che ora ci opprimono, gettandoci in un incubo penoso; ora ci esaltano, facendoci pregustare la gioia dell'imminente sparatoria.

Appena giunti alla botte, non conviene perdere tempo: bisogna subito mettere a posto «stampe» e zimbelli, eppoi approntare le muni-

STUPENDO ESEMPLARE DI « CAVALIERE D'ITALIA » AL PASCOLO FRA LE CANNE DI UN ACQUITRINO.

zioni pel celere cambio, e caricare almeno due fucili, per poter fare maggior numero di vittime al passaggio dei branchi.

In attesa del giorno, si può intanto chiamare le folaghe con la « piva ». Qualcuna può sempre trovarsi in mezzo al lago.

I padulani sono maestri nel soffiare in questo semplice strumento, costituito da una tibia di pecora: ne traggono uno zufolìo sommesso, modulato, imitante perfettamente il verso dell'uccello acquatico che si vuole indurre ad avvicinarsi.

Una folaga, infatti, pare ora che abbia risposto: anzi, sono due o tre, ed anche più. S'intravedono avanzare a nuoto verso il gioco: è un gruppetto assai numeroso, saranno più di una ventina! Bisogna lasciarle avvicinare, ma non tanto da farle entrare tra le anatre, altrimenti non starebbero più raggruppate. Ora è il momento buono di far fuoco. Eppoi, subito, via col barchino a raccogliere le folaghe uccise: qualcuna, ferita, si sarà salvata vogando con le ali e con le zampe; ma, essendo buio, è inutile cercarla, anche perché è bene star pronti nel gioco: a momenti è l'alba.

Una prim'alba in padule è come la rivelazione di un mondo nuovo. Quanti mai ignorano che l'aurora si presenta talora sulla terra vestita d'argento, in un pallido fumigare di basse nebbioline! È uno spettacolo stupendo, degno della più alta poesia!

Ma ora non è tempo di contemplazione, perché già il cielo si popola di voli, e si odono i richiami anatrare a piena voce.

Ecco apparire lontano, quasi all'orizzonte, un branco numeroso di germani, dei bellissimi « colli verdi ». Avanza celermente, volando di conserva nella caratteristica formazione triangolare; ora è presso il «cesto» d'ala, il più lontano, che lo accoglie con le prime fucilate, a cui seguono altri spari, altre fumate. E, mentre i colpiti si staccano dai compagni e cadono giù, a picco, nell'acqua, con un tonfo sonoro, il grosso del branco continua imperterrito il volo, e giunge sopra di noi, che lo accogliamo col fuoco nutrito delle nostre doppiette.

Ma non sempre i branchi di « uccelli neri », come vengono anche chiamati gli uccelli d'acqua, passa basso e a tiro: spesso, invece, bisogna ricorrere al lancio dei volantini, che però deve esser fatto quando gli uccelli di passo sono ancora lontani dall'appostamento. Altrimenti si spaventerebbero, e si otterrebbe l'effetto contrario. Il volantino ora ha fatto un bel volo sul gioco, e il gruppo torna indietro, ad ali tese; sembra che si voglia gettare in mezzo alle anatre. Ma no; si rialza ancora e gira al largo: e occorre, quindi, altro lancio di volantino per indurlo ad abbassarsi sopra i fucili, che staccheranno finalmente dal branco qualche campione di quegli instancabili volatori di alta quota.

Che bei volatili, dai grossi ventri cinerini, morbidi al tatto e untuosi come burro, soffici come manicotti da signora! Si chiamano comunemente tutti anatre selvatiche; ma in realtà questa denominazione è tutt'altro che precisa, poiché comprende anatidi appartenenti per lo meno a venticinque specie diverse. Limitandoci soltanto a qualcuna delle specie stazionarie o di comparsa regolare, troviamo sotto questo nome il notissimo germano reale, che spesso si associa in branchi col codone, l'alzavola e il fischione; e inoltre la volpoca, la canapiglia, il mestolone, la marzaiola, le varie specie della moretta, il quattrocchi, il marangone e lo smergo minore.

La varietà del volo e delle abitudini di tutti questi differenti uccelli rende il tiro dalla « botte » difficile quant'altro mai. I novizi poi restano del tutto ingannati dalla mancanza di punti di riferimento in tanta immensità di spazio, e sparano spessissimo sopra uccelli fuori tiro, restando assai male a vederli proseguire impavidi!

Se la giornata di passo è buona, compaiono uccelli anche fino a mezzo il giorno; ma ci sono, fra un volo e l'altro, soste più o meno lunghe.

[illegible] DI GERMANO REALE: IL PIÙ BEL TROFEO.

RIPORTO DI UN « COLLOVERDE » AI PIEDI DEL CACCIATORE.

UN GERMANELLO FERITO CHE AVREBBE AVUTO INTENZIONE DI ANDARSENE.

In padule però neanche le soste sono tediose in quanto permettono al cacciatore di volgere finalmente gli occhi attorno e di mirare la bellezza del creato in tutto il suo splendore.

Ora fa giorno pieno, e il sole si alza a incendiare tutte le cose della natura in una festa di luce e di gioia: il lago e il padule sono tutto uno scintillìo d'oro e d'argento, le cannucce ondeggiano come fruste smeraldine a incitare galoppi di cavallucci palustri, mentre le anatre di richiamo si tuffano con graziose movenze e si corteggiano tra loro, seguendo con lo stesso ritmo il beccheggio delle «stampe», messe in movimento dal soffio leggero del levantino.

Mattinate calme e belle: troppo belle per un buon passo! Ci vogliono cieli nuvolosi, giornate di scirocco e di pioggia per fare buoni carnieri in padule. Allora sì che il regno degli acquitrini appare in tutta la sua selvaggia e tragica bellezza! Le cannucce si curvano, sotto l'infuriare della bufera, fin quasi a toccare l'acqua giallognola, stagliandosi contro il lividore plumbeo del cielo, e paiono creature in pena, imploranti grazia; mentre è tutt'intorno un sibilar di vento, un tremor di gore che ribollono, un tronare fragoroso, un balenio di lampi, in mezzo ai quali il cacciatore che resiste si sente più un dominatore che un dominato e un vinto.

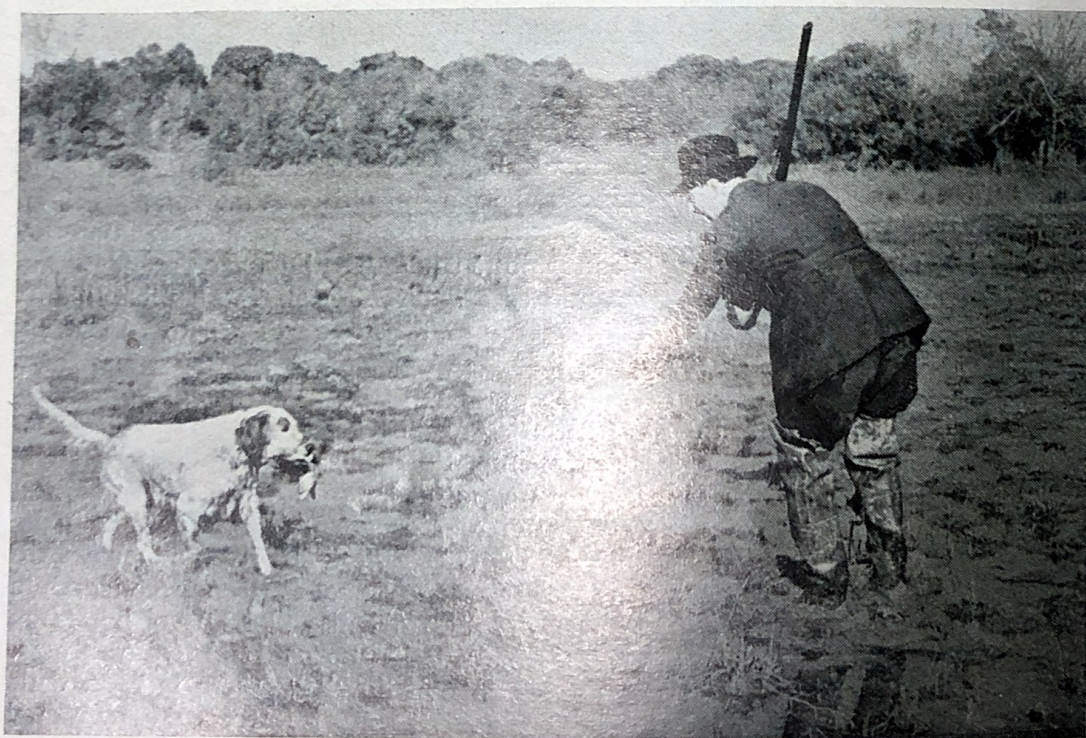
Marzaiole, germanelli e varie altre specie di anatre, portate dall'impeto del vento, si affollano basse sopra la «botte», e volteggiano sopra la testa del cacciatore, che le folgora con la sua doppietta arroventata, vomitante fuoco di continuo, come una mitragliatrice: ed è tutto uno sbattere di ali immote nel chiaro antistante, sì che l'uomo del barchino non ripara a raccogliere le vittime.

Passa, infine, la furia degli elementi scatenati, e torna la calma abituale e placida del padule, che gioca coi riflessi, scherza col falasco e le cannucce, irrora le paglie e i muschi di lievi onde; mentre un chiarore pronunciato incalza la nuvolaglia a occidente, gettando una scia luminosa che pare plachi le acque con l'argentea sua carezza. Allora il fortunato cacciatore di «botte» potrà squassare di dosso (come fa il cane quando esce dall'acqua) almeno la pioggia dell'ultima raffica, e ristorare lo spirito con la visione delle sue vittime.

Nelle giornate di bonaccia si può fare anche un tiro, detto di «gattonamento», ch'è assai emozionante. Se qualche palmipede che si sia gettato un po' al largo non vuole decidersi ad avvicinarsi al gioco, e non la cede a lusinghe di anatre, né a zufolii di pive, non c'è altro mezzo di avvicinarlo, che uscendo con grande cautela dal folto del nascondiglio col barchino, dopo essersi sdraiati bocconi nel fondo di esso. Il cacciatore non dovrà sporgere la testa dalla prua, preventivamente infrascata, se non quel

poco che gli consenta di prendere la direzione giusta, e dovrà manovrare con la massima cautela la pertica o il remo. Il più piccolo movimento errato, una brusca rettifica di rotta, e l'incantesimo è infranto; il furbissimo selvatico s'invola assai prima che sia giunto a tiro. Ma se manovra con accortezza, a poco a poco la distanza diminuisce, senza che l'anatra s'adombri e cessi di pascolare tranquilla. Ecco, ora è a due tiri appena, a un tiro e mezzo – ah, come il cuore par gli salga in bocca! – a poco più di un tiro... Poi, afferrare il fucile, imbracciarlo, levandosi in piedi sulla chiatta, è un istante: il selvatico si è levato a volo, ma è subito caduto, colpito in pieno.

Questo metodo assomiglia moltissimo a quello cosiddetto dell'« accavallamento », che si usa spesso per avvicinare a tiro altri uccelli acquatici assai più sospettosi delle anatre; ad esempio, le oche. Basta, per questa caccia, disporre

MARZAIOLE CHE SI GETTANO NEL GIOCO DI UNA « BOTTE ».

FESTOSO RIPORTO DI ALZAVOLA.

di un cavallo fido che non si adombri allo sparo, e di una buona dose di pazienza. Il cavallo pascola, e il cacciatore, nascosto completamente dietro al suo petto e alle sue zampe anteriori, lo spinge piano piano, con un lieve tirare di cavezza, verso il prato palustre, ove pascolano tranquillamente le oche. Un approccio quasi insensibile per la sua lentezza: una marcia di avvicinamento al nemico, così, senza averne l'aria, con la più grande innocenza e la massima ipocrisia. Un cavallo che mangia l'erba non può certamente spaventare un altro animale, intento alla stessa faccenda. Ma che ha, infine, di strano il procedere innanzi di questo quadrupede? Qualcosa che ha finito con l'allarmare le oche, le quali drizzano ora il lungo collo e si apprestano a mettersi in salvo. Troppo tardi, oramai! La scarica micidiale è partita, e tre di quei grossi volatili hanno reclinato per sempre la testa, giacendo immoti.

«GATTONAMENTO» DI OCHE DIETRO UNA GIUMENTA.

INSEGUIMENTO DI ANATRA FERITA.

Di queste e di molte altre belle cacce è teatro il terreno acquitrinoso del padule, regno, per non dire altro, di quell'alato collaudatore di tiratori che è messer beccaccino. E dire che tra non molti anni queste cacce non saranno che un lontano ricordo!

Macchine e braccia si apprestano oramai a sferrare l'offensiva: e sarà guerra alla desolazione, all'incolto, all'improduttivo. Dove stagnano ancora le acque limacciose, dove le fosse sono culla alle erbe parassite, un giorno non lontano nasceranno le spighe.

Esulteranno allora le povere genti, e benediranno l'avvento di tanta feconda trasformazione, agognata da secoli, ma effettuata soltanto ai nostri giorni. E sarà festa grande!

Ma un rimpianto doloroso rimarrà nel cuore di noi vecchi cacciatori.

Oh, albe lontane, crepuscoli di fuoco, quando, con l'acqua fino alle ginocchia e le mani rattrappite dalla tramontana, scrutavamo l'orizzonte nella paziente attesa dell'aspetto! Oh, giornate di vento e di pioggia, volate via in un baleno, nella ricerca di sorpresa di germani e marzaiole nei fossi e negli « specchi »!

Addio, padule; il tuo destino è segnato: largo al progresso!

Testo e fotografie di **ERMANNO BIAGINI**

UN TIRO A TEMPO FUORI DAL « CESTO »

IL RITORNO CON LE STAMPE A BORDO E L'OMBRELLO APERTO CHE FA DA VELA.

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA CTI

CONCORSO A PREMI 1939-1940

FRA I PRESENTATORI DI SOCI VITALIZI E ANNUALI E FRA I SOCI DA ESSI PRESENTATI

Dopo i precedenti Concorsi, che ebbero luogo con lusinghiero successo negli anni dal 1923 al 1929 e nel 1932, siamo lieti di annunziare ai Consoci d'aver messo in palio altri premi cospicui per coloro che **dal 1° aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII** ci presenteranno nuovi Soci, *vitalizi* e *annuali*. Esponiamo qui di seguito le norme a cui devono attenersi coloro che parteciperanno al nuovo Concorso ed esprimiamo la certezza che oltre ai benemeriti Consoli e agli amici propagandisti, anche le ultime reclute del Sodalizio vorranno in questa circostanza prestarci la loro preziosa collaborazione allo scopo di accrescere il numero dei componenti la nostra grande famiglia, poiché appunto nel numero consiste essenzialmente la forza e il prestigio di ogni collettività organizzata. La presentazione di nuovi Soci darà diritto all'assegnazione dei seguenti punti:

1 Socio annuale .. .. = ***1 punto***
1 Socio quinquennale .. .. = ***2 punti***
1 Socio vitalizio o passaggio a vitalizio (*compreso eventualmente il proprio*) .. .. = ***5 punti***
1 Socio fondatore .. .. = ***7 punti***

I Soci vitalizi rateali saranno conteggiati per 1 punto all'atto della presentazione. Se alla chiusura del Concorso (30 marzo 1940-XVIII) avranno versato un minimo di L. 100, verranno assegnati al presentatore altri 2 punti; se, invece, avranno completato il pagamento della quota, al presentatore saranno assegnati altri 4 punti.

PREMI DI TIPO *A*

1. - ***Per un minimo di 5 punti:***
l'**Annuario Generale 1938**;
oppure il I volume (Italia Settentrionale) della **Guida Breve d'Italia**;
» 1 volume a scelta della **Guida dei Campi di Battaglia**;
» 1 volume a scelta fra gli otto finora pubblicati della serie **Attraverso l'Italia**;
» 4 Fogli a scelta della **Carta Automobilistica d'Italia al 200.000**;
» 2 Fogli a scelta della **Carta delle Zone Turistiche d'Italia**;
» 1 Foglio a scelta della **Carta Automobilistica d'Italia al 650.000**.

2. - ***Per un minimo di 10 punti:***
Abbonam. annuale a **Le Vie d'Italia**;
oppure 1 volume a scelta della **Guida d'Italia**;
» 2 volumi a scelta della guida **Da Rifugio a Rifugio**;
» l'**Atlante Stradale d'Italia al 500.000**.

3. - ***Per un minimo di 25 punti:***
Abbonam. annuale a **Le Vie del Mondo**;
oppure la serie completa della **Guida dei Campi di Battaglia** (7 volumi);
» **1 penna stilografica da tasca**.

4. - ***Per un minimo di 50 punti:***
i due volumi de **Il Volto agricolo dell'Italia**;
oppure la raccolta completa dei **62** fogli della **Carta d'Italia al 250.000** in cartella-custodia;
» la raccolta completa dei **30** fogli della **Carta Automobilistica d'Italia al 200.000** (oppure l'**Atlante Automobilistico al 200.000 in due volumi**);
» **1 penna stilografica da scrittoio**.

5. - ***Per un minimo di 175 punti:***
1 copia del grande **Atlante Internazionale della C.T.I.**
oppure la collezione completa della **Guida d'Italia** in 24 volumi.

Chi – avendo sostenuto spese postali o d'altro genere per la propria azione di propaganda – ne desiderasse il rimborso, potrà richiederlo nella misura di L. 7,50 per ogni 5 punti, rinunziando ai Premi di tipo *A*, sopra descritti. Tutti i propagandisti aventi diritto ai premi di tipo *A* (o al rimborso spese in sostituzione di essi) sono ammessi anche a concorrere ai premi di tipo *B* e di tipo *C*.

PREMI DI TIPO *B*

A chi raggiungerà il maggior numero di punti:

1 Motocicletta "Bianchi" 250 Turismo, con telaio elastico e cambio a mano.

Ai successivi 9 classificati, in base al numero di punti raggiunti:

al 2° classificato: **Macchina da scrivere** « Olivetti », modello « Studio 42 »;

al 3° classificato: **Apparecchio radio** « La Voce del Padrone » a 5 valvole, Mod. 539;

al 4° classificato: **Binoccolo** « Vega » a 8 ingr. de « La Filotecnica Ing. A. Salmoiraghi »;

al 5° classificato: **Bicicletta** « Bianchi », mod. « Super »;

al 6° classificato: **Bicicletta** « Bianchi », mod. « Superba ».

al 7° e all'8° classificato: **Apparecchio fotografico** « Nova I », obiettivo Alcyon 4,5 de « La Filotecnica Ing. A. Salmoiraghi »;

al 9° e al 10° classificato: **Grammofono portatile** « Voce del Padrone », mod. di lusso.

all'11° e 12° classificato: **Cronografo da polso** « Vetta »;

dal 13° al 16° classificato: **Orologio da polso** « Wyler-Vetta »;

dal 17° al 21° classificato: **Rasoio** « Raselet » – il rasoio elettrico dell'uomo moderno;

dal 22° al 33° classificato: **Astuccio** « Williamson » con penna a serbatoio e matita;

dal 34° al 40° classificato: **Cassetta liquori** « Aurum ».

L'elenco completo di tutti i premi suddetti verrà inserito nel prossimo numero della Rivista. Per aver diritto all'assegnazione del primo premio di tipo *B*, il Concorrente dovrà aver raggiunto un minimo di 150 punti. Per uno qualunque degli altri 39 premi occorrerà un minimo di 75 punti. Nel caso che due o più Concorrenti abbiano raggiunto lo stesso punteggio, l'ordine dei premi verrà determinato dalla sorte. Per l'assegnazione dei premi di tipo *B*, al Socio inscrittosi direttamente nel periodo del Concorso verrà computato anche il numero di punti corrispondente alla propria inscrizione.

PREMI DI TIPO *C*

Questi premi saranno sorteggiati fra tutti i Soci presentatori (compresi quelli che hanno optato per il rimborso spese) e fra *tutti i Soci inscritti dal 1 aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII.*

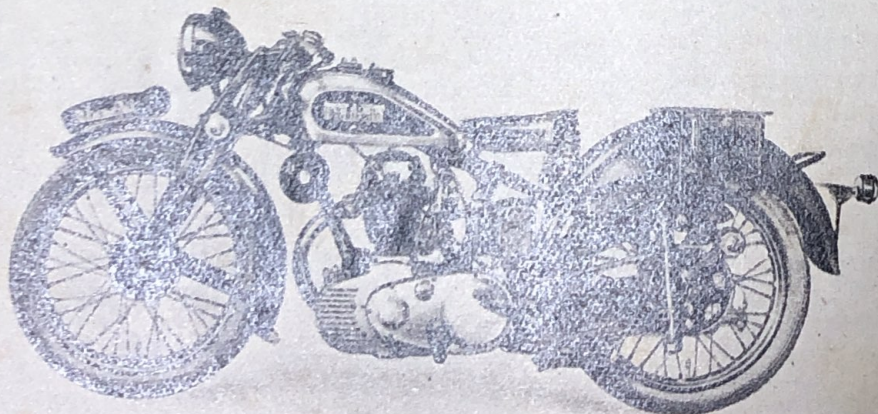
1 Automobile Fiat 1100;

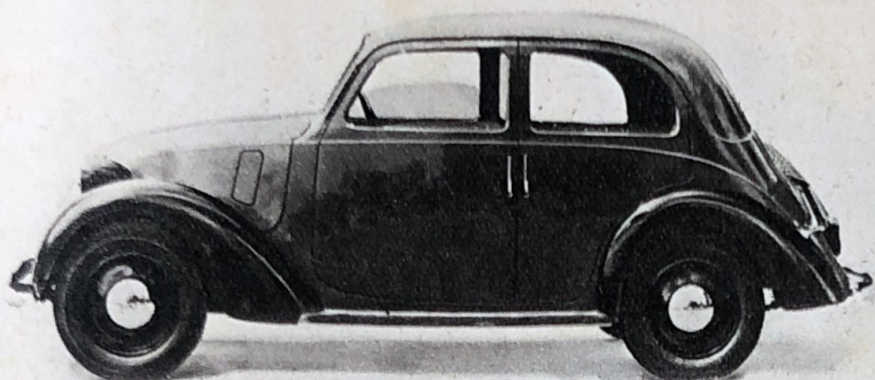
l'Enciclopedia Italiana (37 volumi, oltre all'*Atlante Internazionale della C.T.I.*, nell'apposito mobile da studio);

10 Atlanti Internazionali della C.T.I.

A ciascun Concorrente verrà assegnato un solo numero per il sorteggio.

NORME GENERALI

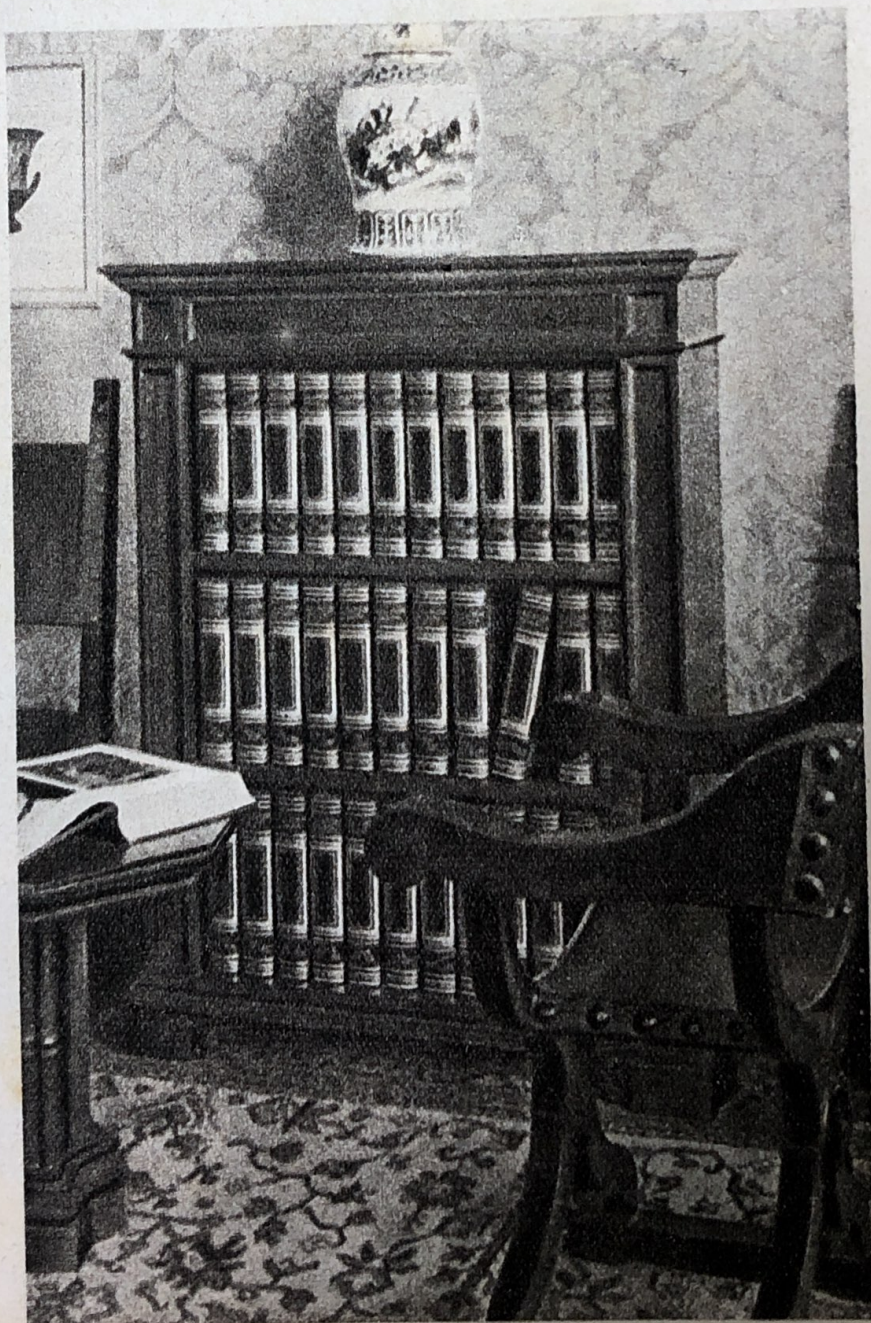
1) Per partecipare al Concorso, il presentatore di nuovi Soci deve trasmettere alla *Direzione della C.T.I.* (Corso Italia, 10 – Milano) – nei modi e termini appresso indicati – le domande di associazione dei Soci stessi, da lui controfirmate **in grafia chiaramente leggibile.**

Al presentatore di nuovi Soci vitalizi e annuali che dal 1° marzo 1939-XVII al 31 marzo 1940-XVIII raggiungerà il maggior numero di punti, la C.T.I. assegnerà in premio una MOTOCICLETTA "BIANCHI 250 TURISMO" con telaio elastico e cambio a mano

Un' automobile "FIAT 1100": ecco il premio d'eccezione che la C. T. I. sorteggerà il 30 aprile 1940 - XVIII, fra tutti i Soci presentatori e tutti i nuovi inscritti

2) Il Concorso si apre il 1° aprile 1939 e si chiude alle ore 12 del 30 marzo 1940-XVIII. Non si terrà conto delle domande giunte posteriormente a tale data, *né di quelle per le quali entro la stessa data non sia giunto all'Amministrazione della C.T.I. l'importo della quota di associazione* (*o la prima rata di essa, per i Vitalizi rateali*).

3) Le presentazioni effettuate durante il periodo del Concorso non sono valutate per la « *Campagna del Mezzo Milione* ». Continua però l'assegnazione dei Buoni-Premio per le presentazioni effettuate a tutto il 31 marzo 1939-XVII.

4) I premi di tipo *A* – come pure il rimborso spese – verranno assegnati a mano a mano che i concorrenti ne faranno richiesta alla Direzione della C. T. I., indicando il premio prescelto e il nome dei Soci presentati per averne diritto.

5) L'assegnazione dei premi di tipo *B* avrà luogo entro il mese di aprile 1940-XVIII. Non oltre il 10 dello stesso mese, tutti i

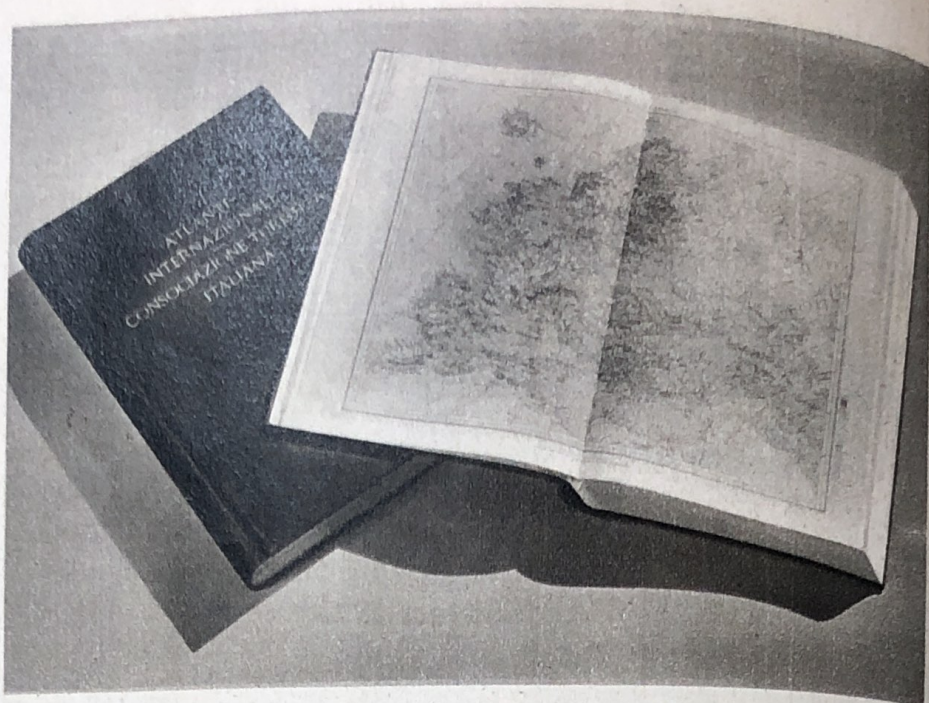
I 37 volumi (oltre all'Atlante Internazionale della C. T. I.) della grande ENCICLOPEDIA ITALIANA raccolti nell'apposito mobile da studio, sono un altro dei magnifici premi che verranno sorteggiati fra tutti i Soci presentatori e tutti i Soci da essi presentati

Dieci copie del grande "ATLANTE INTERNAZIONALE" della C.T.I. costituiscono altrettanti cospicui premi che verranno sorteggiati fra tutti i Soci presentatori e tutti i nuovi inscritti

Concorrenti che avranno raggiunto un minimo di 75 punti dovranno far pervenire alla Direzione della C.T.I. l'elenco nominativo dei Soci presentati nel periodo del Concorso.

6) Il 30 aprile 1940-XVIII, alle ore 10,30, nei locali della C.T.I., alla presenza di un R. Notaio e di un Sindaco del Sodalizio, si procederà all'estrazione dei premi di tipo *C*. Potranno assistervi i Concorrenti ed i Soci che lo desiderano.

7) I premi di tipo *B* e di tipo *C* verranno consegnati, franchi di spese di trasporto, nella località d'Italia che verrà designata dal vincitore. Quelli di tipo *A* saranno spediti, anch'essi franchi di porto, al domicilio del vincitore stesso, anche se residente all'Estero, o nei territori dell'Impero, in Libia e nei Possedimenti italiani.

8) Dal Concorso è escluso il personale della Sede Centrale e degli Uffici Succursali della C.T.I., o comunque da questa dipendente.

Richiedere alla Consociazione Turistica Italiana - anche mediante biglietto di visita con le iniziali D. A. - i moduli di *Domanda d'Associazione*.

Alcuni dei quaranta premi di tipo B, che verranno assegnati ai Concorrenti in relazione al punteggio da essi raggiunto

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Nei numeri dal novembre 1937 al marzo 1939 abbiamo pubblicato i nomi dei Vitalizi che a tutto novembre 1938 hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Diamo nel presente fascicolo gli ultimi conguagli giuntici in novembre e parte di quelli pervenutici in dicembre, riconfermando che anche nei mesi successivi il plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Per aderire al voto espresso da alcuni Soci, il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 – e quindi anche a quelli che hanno conguagliato o che conguagliano la vecchia quota – verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata. La speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato, e contemporaneamente verrà qui pubblicato il nome dell'offerente.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937. A maggior chiarimento ripeteremo una volta ancora che i Vitalizi aventi il numero di tessera fino a 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal n. 1.070.011 al n. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal n. 1.230.001 in più vi entrarono fra il 1° gennaio 1936 e il 31 dicembre 1937 con L. 250.

Trasatti dr. Giovanni – Console C.T.I. – Lugnano in Teverina.
Tanasco avv. dr. cav. Giovanni – Trieste.
Tonelli Medardo – Bologna.
Tagliavacche col. dr. comm. Filippo – Capo Cons. Mil. C. T. I. – Roma.
Terruggia Cesare – Agliè Canavese.

Urli Mario – Trieste.
Urio Alfredo – Genova.
Ubertalli Mario – Fagnano Olona.

Vallanzasca Domenico – Padova.
Ventura Carmela – Roma.
Villa ing. dr. comm. Aless. – Roma.
Vergnano Luigi – Torino.
Voltolini Francesco – Carpi.
Vecchietti Ettore – Castellanza.
Vacchelli prof. dr. comm. Sanzio – Cortina d'Ampezzo.
Veronelli rag. cav. Oreste, – Console C. T. I. – Como.
Villata dr. prof. comm. Giovanni – Torino.
Vallini rag. Anselmo A. – Ferrara.
Volpe Giuseppe – Assab.
Vida Arnaldo – Erba.
Ventura dott. Ettore – Magenta.
Vigno Pietro – Torino.
Vinci on. gr. uff. prof. Gaetano – Messina.
Veratti dr. Giampiero – Pavia.
Vitali dr. prof. gr. uff. Fabio – Venezia.
Virzì geom. Giuseppe – Enna.
Valanzano Catello – La Spezia.
Vannutelli Rey conte Luigi – Roma.
Vassalli Francesco – Genova.
Vadacca sac. Pompeo – Adua.
Vandelli Alfonso – Venezia.
Varzi dr. ing. Angelo – Galliate.
Vertuani Paolo – Torino.
Vertuani Vincenzo – Torino.
Vivit rag. Iginio – Bologna.
Venturini contessa Teresa – Roma.
Vlahov dott. Roberto – Bargagno.
Vezzani Prospero – Milano.
Villa Ezio Luigi – Vaglio Serra.
Vedrani Vincenzo – Pieve di Cento.
Venturoli Vito – Baricella.
Valenti Padre Fabiano – Cirene.

Werner Klinkmann – Milano.
Weil Weiss di Lainate barone dr. Giuseppe – Torino.
Weir Edith – Firenze.
Wanzenried Ugolini Maria – Parma.
Wegner Hugo – Napoli.

Zuffa s. ten. dr. Giulio – Soddu U.
Zanotti Beniamino Gugl. – Milano.
Zanotti Cavazzoni Amedeo – Forlì.
Zanderighi cav. Giovanni – Milano.
Zamboni sr. Ferruccio – Rio de Janeiro.
Zampini prof. Michele – Luino.
Zancla prof. dr. Luigi – Palermo.
Zerbini rag. cav. Gaetano – Modena.
Zaniboni prof. dr. Aldo – Padova.
Zavarise avv. comm. Serafino – Roma.
Zolli dr. ing. Mario – Console C.T.I. – Rosignano Marittimo.
Zucchelli sr. Arturo – Buenos Aires.
Zuddas dr. cav. Silvio – Roma.
Zipoli Alberto – Milano.
Zanolini avv. Attilio – Locarno.

IN DICEMBRE

Attinelli magg. cav. Roberto – Dembi Dollo.
Audy Paul – Parigi.
Agostinelli comm. Federico, Cav. del Lav. – Cons. C.T.I. – Rotello.
Allocca avv. cav. Salv. – Napoli.
Accettella dott. ing. prof. comm. Giuseppe C. – Bolzano.
Acquarone dr. Federico – Imperia.
Affianelli Gina – Como.
Almagia ing. comm. Vittorio – Alessandria d'Egitto.
Albini Giovanni – Arona.
Ardizzone Salvatore – Leonforte.
Ambrosione dott. B. F. – Brescia.
Aguzzi dott. Gino – Belgioioso.
Arrigoni Arturo – Albese.
Azzi Amelia – Padova.
Alberti Antenore – Piacenza.
Aimi rag. comm. Guglielmo – Genova.
Arangio Ruiz dr. ing. comm. Valentino – Torino.
Armari rag. comm. Dionigi – Buenos Aires.
Agnelli Armando – Magliano Alf.
Antonioli dott. Gian Paolo – Console C.T.I. – Manerbio.
Allevi Giuseppe – Corsico-Assago.
Aldrighetti dr. Antonio – Omegna.
Avancini Augusto – Trento.
Arata dott. ing. Roberto – Milano.
Angeli Federico – Lombrici di Camaiore.
Anceschi Giuseppe – Carpi.
Avrese prof. Matilde – Brescia.
Alberti rag. Carlo – Milano.
Armiraglio Enrico – Busto Arsizio.
Altimani Andrea – Milano.
Alvisi dott. cav. Gualtiero – Imola.
Arneri dr. ing. Tullio E. – Udine.
Antonioli comm. Emilio – Manerbio.
Antonioli Paolo Emilio – Manerbio.

Barblan dott. ing. Gaspero – Todi.
Bignetti dott. Giuseppe – Brescia.
Borneto cav. Mario – Genova.
Bitterlin dott. ing. Emilio – Bologna.
Beccherle dott. ing. cav. Pio – Verona.
Brunori conte Corrado – Corinaldo.
Bernè arch. Pietro – Milano.
Baratelli Carlo – Padova.
Bavera Abbondio – Milano.
Bibliot. Naz. Universitaria – Torino.
Bruzzone Maria – Torino.
Ballerini prof. Luigi – Piacenza.
Berner Ernesto – Bergamo.
Bini Luigi – Firenze.
Bonelli dr. Giuseppe – Castelletto Stura.
Bobbio Michele – Cameri.
Barzaghi Franco – Console C.T.I. – Lonate Pozzolo.
Baldussi magg. cav. Celestino – Porto d'Ischia.
Biagi Pina – Alessandria d'Egitto.
Bianchi Bandinelli Fiamma – Livorno.
Bachiddu Danilo – Roma.
Bossi Francesco – Roma.
Biedermann rag. Temistocle – Torino.
Bartolommei rag. Clemente – Venezia.
Benuzzi geom. Elvio – Venezia.
Battezzati Fernando – Milano.

Bibolotti Aladino – Voiron.
Banchero rev. Federico – Betlemme.
Badioli geom. Guido – Napoli.
Bernini Gino – Ostiglia.
Balletta maresc. Giovanni – S. Stefano d'Aspromonte.
Bosio dr. Marcello – Genova.
Bossi Cremona Luigia – Milano.
Borrione Ermanno – Vallemosso.
Bonenti dott. Camillo – Sesto Cal.
Bonazzi Costantina Marne – Pieve Saliceto.
Barinetti Alessandro – Milano.
Baggio col. cav. uff. Romolo – Ciriè.
Bonomi comm. rag. A. P. – Gardone.
Barrella cap. dott. Rocco – Pavia.
Becattini cav. Ernesto – Genova.
Bonardi cav. Andrea – Alessandria.
Borgotti Luigi – Selva.
Bussolari S. E. Fr. Gius. – Modena.
Burzi Angelo – Modena.
Boggia Giovanni – Rocca.
Bajocco Rosa – Roma.
Banfi sr. Felice – Rafaela-F.C.C.A.
Biblioteca Magistrale – Pergola.
Bianchi arch. Giovanni – S. Paulo.
Barcia dr. Ignazio – Vicolungo.
Brasi Erminia – Cremona.
Barattini ing. Carlo – Milano.
Bartolomeo Luigi – Formia.
Boggio avv. Antonio – S. Giusto C.
Basso Elvira – Macchia.
Bortoli rag. Aroldo – Console C.T.I. – Solara.
Brighenti rag. Algiso – Parma.
Bernicchia Quintilio – Corciano.
Baldeschi G. Balleani co. A. – Jesi.
Bornè Luigi – Milano.
Boari Aroldo – Milano.
Besati Angelo – La Chaux de Fonds.
Belli sr. cav. uff. Bruno – S. Paulo.
Bachmann prof. dott. don Ferdinando – Cortina d'Ampezzo.
Breschi avv. prof. Bruno – Perugia.
Bertoni dr. Pietro – Rio Grande.
Bonanomi Enrico – Bormio.
Bottari Antonino – Messina.
Brioschi Guido – Milano.
Bacino magg. cav. Antonio – Novara.
Barile dr. ing. Errico – Como.
Banti sr. dott. ing. Lorenzo – F. Varela F.C.S.
Bellosi prof. arch. Celestina – Milano.
Battaglia rag. Leopoldo – Harar.
Bedogni rag. Enzo – Milano.
Boland Julia E. – Roma.
Belmondo s. ten. Vincenzo – Console mil. C.T.I. – Cavalese.
Briganti Bellini nob. Edmea – Osimo.
Bacchetti dr. Fernando – Belluno.
Billotti cav. uff. Eugenio – Torino.
Bonferroni Scipione – Castelletto Ticino.
Barrilis nob. col. comm. Carlo – Roma.
Bariletti Pietro – Roma.
Baulino Adolfo – Casale Monf.
Bazzoni Bruno – S. Pietro in V.

Caprili Nello – Pistoia.
Caimi Palmide – Monza.
Conte Alvise – Schio.
Castellani dott. rag. Mario – Imola.
Chino C. Caison – Bagnoli di S.
Capriata ten. Manlio – Roma.
Cosimi sac. Giuseppe – Roma.
Covello Armando – Ravenna.
Curioni Italo – Invorio Inferiore.
Cicognani Paolo – Meldola.
Croce comm. Andrea – Genova.
Cavani ing. Mario – Bologna.
Cipolla Alessandro – Lambrate.
Cattaneo dott. Giovanni L. – Darfo.
Cavallo Domenico – Este.
Callotta Vito – Pola.
Calderini dott. Marco – Torino.
Casanova Alberto – Milano.
Cremaschi Ermanno – Chivilcoy.
Cherubini Francesco – Modena.
Cardani Vincenzo – Pavia.
Cavalli ten. col. cav. Em. – Treviso.
Caruso gen. comm. Giovanni – Portoferraio.
Cenci sac. prof. Felice – Roma.
Cotta Ramusino dott. ing. Enrico – Vigevano.
Comune di Piovene-Rocchette.
Cassa Scolastica R. Scuola Avviamento Professionale « Sebastiano Purgotti » – Perugia.
Colnaghi Alfredo – Milano.
Circolo Ufficiali Battaglioni Alpini – Trento.
Caciolli Anna Maria – Firenze.
Caria Orazio – Torino.
Celeste Giovanni – Messina.
Crespi Giorgio – Milano.
Cantarelli Lamberto – Bergamo.
Confalonieri Mauro – Milano.
Cugia cap. di vasc. Francesco – Trieste.
Cerutti Erfranco – Chiomonte.
Contarini Alfeo – Bagnacavallo.
Castro cap. dott. Alfio – Viterbo.
Cosulich gr. uff. Alberto – Monfalcone.
Caggiano dr. Pasqualino – Roma.
Cappelli Andreina – Roma.
Cerrina Feroni marchese cav. di gr. cr. Giovanni – Roma.
Capobianco sac. dr. Pacifico – Nocera Superiore.
Cernigliaro dott. ing. Simone – Trapani.
Casarsa Sergio – Tripoli.
Castriota Scanderbegh Carla – Tripoli.
Chierichetti rag. Egidio – Busto Arsizio.
Chionetti Antonio – Milano.
Cavina prof. comm. Giov. – Firenze.
Capelli Caldara avv. Maria – Milano.
Colzani Eugenio – Milano.
Ciriello col. comm. Vinc. – Verona.
Chellini Alberto – Livorno.
Chianese Francesco – Napoli.
Consiglio Provinciale delle Corporazioni – Reggio Emilia.
Cantone avv. Carlo – Vigevano.
Cavagnaro Gaetano – Genova.
Callegari Bruno – Milano.
Cacciari Bruno – Bologna.
Civinini Giorgio – Firenze.
Civinini Mario – Firenze.
Caramassa Biagio – Milano.
Conti Giacomo – Brescia.
Cerutti Renato – Vercelli.
Catalano ten. dott. Libero – Napoli
Costantini Filippo – S. Ginesio.
Calovini Antonio – Rapallo.
Carcupino Carlo – Milano.
Campomori Gius. – Riolo Bagni.
Canevazzi cav. Giuseppe – Roma.
Colli Medaglia Enrichetto – Torino.
Carlassare rag. Ferruccio – Milano.
Casiraghi Pietro – Milano.
Cipolla Mario – Milano.
Calefati avv. cav. Onofrio – Console C.T.I. – Fasano.
Cigheri Guido – S. Croce sull'Arno.
Ciliberti I cap. dr. cav. Giulio Console Mil. C.T.I. – Gimma.
Coppo dott. Alberto M. – Alba.
Crugnola Andrea – Roma.
Caprotti dott. Antonio – Milano.
Castelli Arcangelo – Gemonio.
Cantele Antonio – Padova.
Curtotti avv. Alfredo – Sansevero.
Cracolici I cap. cav. Pietro – Piana dei Greci.
Calvitti cap. cav. uff. Marcello – Roma.
Canali Agino Cecilia – Torino.
Corelli Diego – Fiume.
Ceretti Mario – Pallanza.
Clementi Domenico – Schio.
Corbani dott. Antonio – Console C.T.I. – Rivolta d'Adda.
Codara prof. Ines – Venezia.
Crepaldi rag. Mario – Milano.
Cerutti Giov. U. – Sesto S. Giov.
Colasanti Alberto – Frosinone.
Catalano dott. cav. Luigi – Viterbo.
Caldonazzo prof. Bruto – Firenze.
Circolo Sociale – Biella.
Callerio dr. ing. cav. Giuseppe – Mortara.
Craviolo Pierino – Nole Canavese.
Canovai S. E. on. dr. Tito Cesare – Cagliari.
Cottini geom. comm. Giovanni – Milano.
Collegio Convitto « S. Agostino » – Pavia.
Cavaletti Enrico – Udine.
Clarizia dott. Elia – Cava dei T.
Comazzi Elirio Enzo – Varallo Sesia.

Dal Negro Smania Gina – Milano.
De Steiger-Savioli baronessa Maria – Riccione Marina.
Di Dio cap. cav. Vincenzo – Console Mil. C.T.I. – Bari.
Di Thiene dr. Gaetano – Milano.
D'Antona dr. Osvaldo – Palermo.
Della Gatta Luciano – La Spezia.
Dall'Acqua dr. Francesco – Milano.
Di Cola Raffaele – Ceregnano.
Durazzo march. Gius. M. – Genova.
Dallavalle Michele M. - Castelmassa.
De Rubertis dr. Giovanni – Cherso.
De Ciutiis Domenico – Napoli.
Dedè dr. Piero – Milano.
De Finetti Giovanni B. – Milano.
Di Nola Raffaele – Castellammare di Stabia.
Dolazza Emilia – Monfalcone.
Dalberto Agostino – Torino.
Dal Vecchio Ermes – Piacenza d'Adige.
De Marco Pietro – Novedrate.
Dal Toso Osvaldo – Vicenza.
Dopolavoro Ferroviario di San Pier d'Arena.
De Micheli avv. cav. uff. Enrico – Cremona.
Della Vigna Antonio – Como.
Dall'Asta rag. Agostino – Parma.
De Orchi N. H. Alberto – Milano.
De Wyss Giorgio – Gozzano.
Donadei dott. prof. Giov. – Cuneo.
Dorato prof. Ernesta – Console Scol. C.T.I. – Torino.
Del Ton dr. Francesco – Milano.

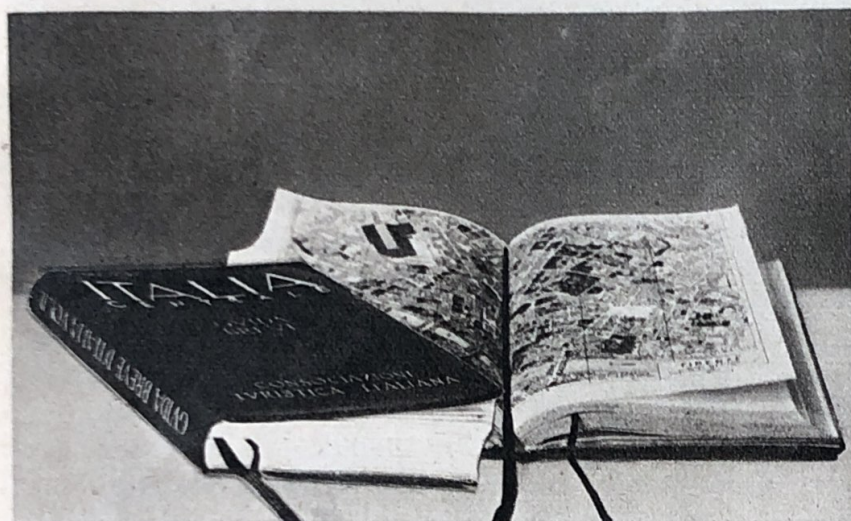
(continua)

ANCHE PER LA C. T. I. IL NUMERO È POTENZA

Ricordate ad amici e conoscenti che il modo migliore e più efficace per testimoniare la loro simpatia alla Consociazione Turistica Italiana è quello di rafforzarne i ranghi con sempre nuove reclute. Dite loro che la quota per i Soci annuali è soltanto di **L. 22,20** (Estero **L. 32.20**) più L. 2 di tassa di ammissione; mentre i Soci Vitalizi pagano una volta tanto **L. 350** (Estero **L. 500**) e i Quinquennali **L. 110,20** (Estero **L. 160,20**) più L. 2 di tassa di ammissione.

Rammentate loro che quest'anno perverrà in dono a tutti i Soci

Roma e l'Italia Centrale

secondo volume della ***Guida breve d'Italia***: 448 pagine, ricche di carte e piante, che illustrano la Toscana, le Marche, l'Umbria, il Lazio, gli Abruzzi, con la descrizione fedele e aggiornatissima delle due città che custodiscono i maggiori tesori della civiltà latina e italiana: ***Roma*** e ***Firenze***. La spedizione di questo volume avrà inizio nel corrente aprile.

I Soci annuali e i Vitalizi «a quota 350» riceveranno, inoltre, un premio speciale: i primi 4 fogli, ciascuno del formato di cm. 110 × 50, della ***Carta d'Italia al 200.000***, che riproducono tutto il territorio compreso fra i meridiani del Monte Tabor e di Milano e fra i paralleli di Berna e di Nizza.

Il Socio deve anche ricordare

che ***Le Vie d'Italia***, organo ufficiale del Sodalizio, non è soltanto l'eco fedele dell'attività della C. T. I., ma altresì la più varia e diffusa rassegna mensile, che illustra ogni importante manifestazione del turismo e dell'arte, le grandi opere del Regime, i grandi uomini e i maggiori eventi della storia del Paese, gli sviluppi e le vittorie della sua espansione autarchica. Scrittori di nobile stile e di gusto squisito si avvicendano nelle pagine di questa Rivista, rese più suggestive da un'amplissima documentazione iconografica. L'abbonamento annuo costa **L. 25,50** (Estero **L. 45,50**).

Le Vie del Mondo è la rivista mensile di divulgazione geografica che la C. T. I. pubblica per completare la visione panoramica del mondo e di quanto avviene in ogni sua parte. I grandi problemi dell'attualità internazionale, con particolare riferimento agli interessi, alle aspirazioni, alle iniziative del nostro Paese; gli aspetti, i costumi, la vita che si svolge nelle più lontane parti della Terra; le imprese degli esploratori, dei pionieri, dei conquistatori, dei missionari della Fede e della Civiltà, trovano degna documentazione nei ricchissimi fascicoli di questo periodico.

L'abbonamento annuo costa **L. 50,50** (Estero **L. 75,50**).

L'abbonamento cumulativo a ***Le Vie d'Italia*** e a ***Le Vie del Mondo*** costa **L. 73** (Estero **L. 112**).

Far conoscere l'Italia agli Italiani

È il compito essenziale che il Sodalizio si propone e al quale adempie particolarmente creando e perfezionando un patrimonio di letteratura turistica che non ha eguale in nessun Paese estero. Le pubblicazioni della C. T. I. sono famose ovunque, e ovunque consultate: ma il loro maggior pregio è l'opera di aggiornamento al quale sono continuamente sottoposte. Esempio tipico di questo lavoro di miglioramento e di aggiornamento è la nostra ***Guida d'Italia***.

Essa, che rappresenta un formidabile complesso di notizie, di dati, di carte geografiche e topografiche, ha ora avuto il suo definitivo assetto con la ripartizione dei volumi per regioni. Ciascun volume è adeguato alle mutevoli esigenze con rinnovate edizioni che si succedono a distanza di pochi anni l'una dall'altra. Nel rapido processo di rinnovazione che muta il volto dell'Italia fascista, una collezione come la nostra, che non ne seguisse tutte le fasi, perderebbe gran parte della sua utilità. È recentissima, ad esempio, la pubblicazione del volume *Lombardia:* 820 pagine, con 26 carte e 12 piante di città, che mettono in evidenza, anche al lettore più frettoloso, le profonde trasformazioni e le potenti realizzazioni avvenute in terra lombarda nei 9 anni trascorsi dalla precedente edizione. Altri volumi sono in corso di revisione e di rifacimento, e la vicenda del lavoro è destinata a non interrompersi mai. Ecco l'elenco dei 24 volumi:

	Alla Sede	Italia Impero Poss. e Col.	Estero
	L.	L.	L.
1. Piemonte (ediz. 1930)	18,—	20,—	22,—
2. Lombardia (ediz. 1939)	23,—	25,—	27,—
3. Veneto (ediz. 1932)	18,—	20,—	22,—
4. Venezia Tridentina e Cadore (ediz. 1932)	18,—	20,—	22,—
5. Venezia Giulia e Dalmazia (ediz. 1934)	18,—	20,—	22,—
6. Liguria (e Nizzardo) (ediz. 1933)	16,—	18,—	20,—
7. Emilia e Romagna (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
8. Toscana (non compresa Firenze) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
9. Firenze e dintorni (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
10. Marche (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
11. Umbria (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
12. Lazio (non compresa Roma) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
13. Roma e dintorni (ediz. 1938)	23,—	25,—	27,—
14. Abruzzi e Molise (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
15. Campania (non compresa Napoli) (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
16. Napoli e dintorni (ediz. 1938)	20,—	22,—	24,—
17. Puglie (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
18. Lucania e Calabria (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
19. Sicilia e Isole minori (ediz. 1937)	18,—	20,—	22,—
20. Sardegna (ediz. 1929)	15,—	16,50	18,—
21. Corsica (ediz. 1929)	15,—	16,50	18,—
22. Possedimenti Italiani dell'Egeo (sarà pronto nel 1939)	15,—	16,50	18,—
23. Libia (ediz. 1937)	16,—	18,—	20,—
24. Africa Orientale Italiana (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—

I milioni di turisti

che percorrono le superbe strade d'Italia possono contare su un poderoso complesso cartografico, rispondente ad ogni loro esigenza. Le «Carte del Touring» costituiscono una tradizione, che risale all'ormai lontano 1906, quando venne distribuito il primo foglio della ***Carta d'Italia al 250.000.*** Ma la prima edizione di quel saggio fondamentale di cartografia turistica è stata da allora sostituita, foglio per foglio, con nuove edizioni, in cui appariscono fedelmente tutte le innovazioni e i mutamenti che rendono sempre più attraente il volto della Patria. Nell'ardente fucina del nostro Laboratorio Cartografico, nel solo anno 1938 furono aggiornati i seguenti fogli: Aosta (1), Como (3), Trento (5), Belluno (6), Torino (9), Milano (10), Verona (12), Fiume-Pola (13 bis) Siena, (22), Civitavecchia (27), Roma (28), Chieti (29), Frosinone (34). Negli ultimi 4 anni, ben 40 fogli (2/3 della collezione) furono ristampati con le varianti e le aggiunte necessarie. Altri quattro sono pronti per la stampa ed usciranno prossimamente: Macerata (24), Ancona (25), Benevento (36) e Cagliari (46); vari altri sono già in lavorazione.

Né questa attività rinnovatrice impedisce o ritarda il lavoro dedicato alle altre pubblicazioni cartografiche più recenti, che vengono anch'esse continuamente aggiornate. Ricordiamo in particolare agli *automobilisti* le Carte specialmente dedicate ad essi: la ***Carta Automobilistica d'Italia al 200.000,*** in 30 fogli; quella ***al 500.000*** in 13 fogli e quella ***al 650.000*** in 2 fogli. Le prime due furono edite anche in forma d'Atlante: l'***Atlante Automobilistico d'Italia al 200.000,*** in 2 volumi, arricchiti di *186 Piante schematiche d'attraversamento* delle città, e l'***Atlante d'Italia al 500.000,*** con la rappresentazione orografica ipsometrica. Tutte queste Carte sono state studiate, sia nel disegno, sia nei diversi tagli, al preciso scopo di offrire all'automobilista uno strumento di facile consultazione, agile, pratico e sicuro; ma costituiscono, anche per il turista in genere e per lo studioso, una esauriente rappresentazione topografica del nostro Paese. Ecco l'elenco delle principali e il prezzo di vendita di ciascuna:

	Alla Sede	Italia Impero Possed. e Col.	Estero
	L.	L.	L.
Carta d'Italia al 250.000, in 62 fogli –			
per un foglio . . .	1,50	2,30	3,50
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	1,50	1,60	1,75
l'intera raccolta . .	75,—	80,—	85,—
Carta Automobilistica d'Italia al 200.000, in due edizioni:			
a) edizione in 30 fogli – prezzo di un foglio	5,—	6,—	7,50
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	5,—	5,20	5,50
l'intera raccolta . .	80,—	85,—	95,—
b) edizione rilegata ad Atlante, in due volumi, ogni volume .	40,—	43,—	48,—
Carta d'Italia al 500.000, in due ediz.:			
edizione a fogli sciolti (orografia a tratteggio) in 13 fogli – prezzo di un foglio	2,—	2,80	4,—
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	2,—	2,10	2,25
l'intera raccolta . .	22,—	24,—	26,—
edizione rilegata ad Atlante (orografia a tinte ipsometriche) .	30,—	33,—	35,—
Carta Automobilistica d'Italia al 650.000, in due fogli – ogni foglio	9,—	10,—	12,—

QUESTA

scheda d'associazione Vi servirà per procurare un nuovo Socio al nostro Sodalizio, concretando così la Vostra simpatia per la C.T.I. e partecipando in pari tempo al

CONCORSO A PREMI 1939 - 1940

Ciclisti, motociclisti, automobilisti!

Voi sapete che la C.T.I. ha istituito numerosi servizi a vostro beneficio.

Vi accingete a compiere un viaggio?

Il Servizio delle informazioni turistiche vi offre la più cordiale assistenza e i più minuti ragguagli che possono occorrervi in ordine a schemi e itinerari stradali, alle condizioni di transitabilità dei valichi, allo stato delle strade, alle categorie e tariffe di alberghi, ristoranti, ecc.

Vi interessa di conoscere le norme di legge che regolano la circolazione stradale in Italia e all'estero e in genere l'esercizio del turismo?

Il «Servizio della Consulenza Legale» è pronto a darvi le più particolareggiate informazioni.

Volete recarvi all'estero con la vostra macchina?

Eccovi i documenti di temporanea importazione ***(trittici*** e ***carnets de passages en douane)***, che vi consentono il transito delle frontiere senza sottostare all'onere del deposito dei diritti doganali. E perché sia accessibile a tutti i Soci nel modo più rapido e completo, questo servizio si svolge non solo presso la Sede Centrale della C.T.I., ma anche presso gli Uffici Succursali di Torino in via Carlo Alberto 41-43, gli Uffici C.I.T. di Ancona, Brescia, Bologna, Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggio e Turismo (C.T.I.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia», Società di Navigazione in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze; l'Agenzia Trasporti e Viaggi Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo-American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

MILANO - CORSO ITALIA, 10 - TEL. 88.751-2-3-4

Anno di fondazione 1894 — **475.000 SOCI** — C. C. Postale N. 3-98

SCOPI Sviluppo del Turismo - Diffusione della conoscenza del Paese - Miglioramento Alberghi e Strade - Azione per l'Italianità all'Estero - Segnalazioni stradali - Propaganda forestale - Difesa del Paesaggio e dei Monumenti - Attività varie (geografica, speleologica, ecc.)

VANTAGGI E DIRITTI RISERVATI AI SOCI DELLA C.T.I.

Ricevere gratuitamente ogni anno varie importanti pubblicazioni: Monografie, Guide, Carte ecc. (Vedasi a tergo l'elenco dei doni per il 1938 e il 1939).

Fruire di ribassi e facilitazioni presso Alberghi, Autorimesse, Farmacie, Meccanici, Rivendite di Benzina e Lubrificanti, Rivendite di Fotografie locali, Negozi, Ristoranti e Ditte varie affiliate al Sodalizio.

Fruire del servizio gratuito 1) di informazioni turistiche; 2) di consulenza legale turistica.

Fruire dell'assistenza gratuita (nel campo turistico) per parte di circa 12.000 Consoli, Medici e Legali della Consociazione.

Fruire del servizio Trittici e Carnets de passages en douane per l'importazione temporanea all'estero di automobili, motocicli, biciclette.

Fruire viaggiando all'estero di tutte le facilitazioni concesse ai Soci di Sodalizi affini e consociati. (Chiedere la speciale tessera A. I. T.).

Partecipare alle Grandi Escursioni Nazionali, Crociere, Gite Regionali e Campeggi, con eccezionali facilitazioni.

Approfittare di notevoli ribassi sui prezzi d'abbonamento a circa 100 Riviste e Giornali.

Fruire del diritto 1) di acquistare col 50 % di ribasso sui prezzi stabiliti per il pubblico tutte le pubblicazioni della C.T.I. e di abbonarsi con notevole ribasso sugli stessi prezzi alle sue cinque Riviste; 2) di acquistare a condizioni di eccezionale favore l'Atlante Internazionale della C.T.I.

Fruire di sensibili ribassi (dal 5 al 10 %) sulle tariffe di Assicurazione individuale contro gli infortuni - Assicurazione dei ciclisti, motociclisti, automobilisti contro la responsabilità civile verso terzi - Assicurazione contro i danni accidentali alle automobili - Assicurazione combinata contro gli infortuni di caccia

Si inizia la stagione turistica

e la propaganda a favore della C.T.I. diviene, quindi, anche più facile e feconda. La scheda qui unita è il mezzo più semplice per reclutare nuovi aderenti.

Se ogni Socio ci procurasse una nuova inscrizione, quante altre buone iniziative potrebbero aggiungersi ad integrare l'attività della nostra Consociazione, a beneficio di tutti e di ciascuno!

Viviamo in ore storiche, in cui si accelerano tutti i tempi dell'azione. Si accenda anche nei nostri cuori, Consoci, un nuovo fervore di proselitismo.

Primavera! Nuova linfa nelle piante, nuovo sangue nelle vene, nuovo olio nel motore della vostra macchina. Iniziate la stagione delle belle gite con un motore pulito, ben protetto dalla sostanziosa lubrificazione del Mobiloil fresco.

Fate il ricambio col Mobiloil della gradazione appropriata alla vostra auto e assicuratevi che sia genuino Mobiloil.

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

Uno strumento nell'imbarazzo...

Ecco: la macchina s'è arrestata. La lancetta del tachimetro scende pigramente allo zero, adagiandosi contro la punta d'arresto. Il totalizzatore dei chilometri guarda dalla sua finestrella rettangolare con un numero di quattro cifre soltanto: la vettura ha terminato ora il suo periodo di «rodaggio».

Da oggi in poi, piccolo silenzioso strumento dalla duplice funzione, grava sul tuo quadrante una bella responsabilità. Nascendo ti sei detto: l'automobile è donna, ed io dovrei farle da consigliere e da calendario. Come calendario, dovrei fare il possibile per non ricordarle continuamente l'età. La sottrazione degli anni è il primo diritto di una donna. E se è vero che l'età d'una vettura consiste nei chilometri percorsi, basterà che io mi attenga al meno, che ogni dieci chilometri ne segni nove. Salvo «incantarmi» definitivamente quando raggiungeremo una certà età. Cavalleria anzitutto.

Ma poi hai pensato: giusto! come ogni donna, la vettura avrà un padrone; un uomo che baderà al sodo. E bisognerà fare i conti, anzitutto, con lui. Prima che alla poesia dell'età fuggente, egli penserà al denaro che va in fumo. Controllerà i chilometri per giudicare il carburante consumato; e se questo sarà molto, la vettura, così ardente di vivere, giacerà a lungo inoperosa in rimessa. Mi conviene dunque segnare qualche chilometro in più del vero: ogni dieci effettivi, un piccolo chilometro di buon peso, introdotto di mia iniziativa. Così, quando l'uomo avrà consumato trenta litri di benzina, avrà la soddisfazione di leggere sulla mia faccia che gli son bastati non per trecento, ma per trecento trenta chilometri.

Ragionamenti entrambi logici e corretti. E tu, povero Amleto, come te la sei cavata? Ha vinto la cavalleria o ha vinto l'affare? Probabilmente ti sei affidato al caso: hai giocato alla roulette con la tua lancetta, e, secondo il numero uscito, hai regolato la condotta del tuo finestrino rettangolare. Non ti possiamo biasimare. Solo rammarichiamo che non ti sia venuta in mente una terza soluzione, per verità curiosa e disusata: quella della via di mezzo. Ma chi avrebbe mai potuto pensare che un contachilometri potesse essere esatto?

Sistemata la faccenda del calendario, hai affrontato la funzione di consigliere, affidata alla lancetta tachimetrica. Qui, il tuo ragionamento logico è stato il seguente: la vettura raggiunge la velocità massima di 110: dunque il compratore la truccherà per toccare i 120; in discesa, col vento in poppa, potrà, di conseguenza, avvicinarsi ai 130; quindi il quadrante va graduato fino ai 140. E hai messo a posto per prima cosa la facciata, come fanno gli architetti moderni. Per farci entrare tutti questi numeri senza trasformarlo in un pataccone, hai soppresso le mezze decine, e magari hai sostituito con un piccolo tratto l'indicazione delle decine, accontentandoti di numerare di 20 in 20. Il risultato, magari, ricorda quello del farmacista che faceva le cartine di calomelano sulla stadera del carbonaio; ma questo è il minore dei mali.

Il bello venne quando ti chiedesti: e adesso come regolerò la mia lancetta indicatrice su questa rutilante facciata? Se mi tengo basso, segnando giusta giusta la velocità effettiva, mezzo quadrante rimarrà disoccupato. La disoccupazione è una piaga della civiltà. Il padrone mi dipingerà agli amici come neghittoso, come un reprobo della mia onorata famiglia, toccato proprio a lui. Non pensiamoci neppure.

Per contro, se sarò generoso nelle mie indicazioni, se amerò i numeri alti, conseguirò un prezioso intento umanitario: l'uomo, pago del mio responso, sospenderà la pressione sull'acceleratore prima di raggiungere velocità effettive pericolose. Loderà la macchina che a 100 all'ora si padroneggia e si frena come se marciasse a 80, e consuma in proporzione. D'altra parte, che cosa è mai la velocità? È il quoziente dello spazio (che è curvo) per il tempo (che è una pura illusione dei sensi): così gli scienziati definiscono i suoi genitori. A farla breve, un'entità metafisica. Facciamo dunque della metafisica!

Forse hai ragione, paradossale amico. La velocità è fumo, convenzione, illusione. Lasciaci però dire che, in bocca tua, questa scoperta è strana, e che forse, in questo tuo monologo non sei stato del tutto sincero. Effetto dell'abitudine professionale? Ma va là: è ben altra la ragione dei tuoi metafisici responsi.

Sei psicologo, tu, ma cortigiano: non mecenate.

A proposito: chi è quel Tizio buon'anima che in Tarascona faceva il metafisico?

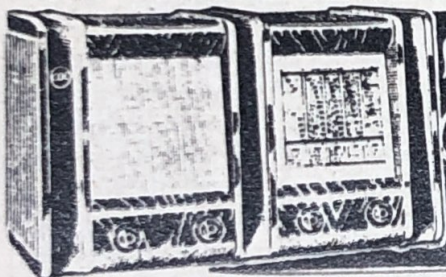
al far.

I Saloni di Berlino e di Ginevra.

I due classici Saloni invernali dell'Automobile si sono svolti, quello di Berlino dal 17 febbraio al 5 marzo, quello di Ginevra dal 3 al 12 marzo, riconfermandosi i più interessanti, e fors'anche i più importanti, dell'annata internazionale. Ognuno ha una propria fisionomia: il Salone tedesco è per eccellenza la mostra autarchica, la mostra della motorizzazione intensiva di un grande popolo che non ha più bisogno di apporti stranieri, ma che anzi propone lo studio della sua produzione interna ai competenti di tutto il mondo, affluiti in gran numero a Berlino nelle scorse settimane: insomma, un Salone tipicamente, orgogliosamente nazionale. Il Salone di Ginevra, per contro, non avendo da esaltare un'industria svizzera, ed essendo la vicina Confederazione un mercato accessibile a tutti i principali produttori, ha offerto ed anzi accentuato ancora il solito largo carattere internazionale, che ne ha fatto il Salone più nutrito, documentato ed eterogeneo del mondo.

Pochi cenni sommari sull'uno e sull'altro. A Berlino, l'industria tedesca era al gran completo, cominciando dalla vettura popolare, la *K.D.F.*, di cui parliamo a parte. Tra le altre marche, prevalenza di tipi intorno ai 1500 cmc., come la cilindrata media più ricercata: motori, nella quasi totalità a valvole in testa, con elevato tasso di compressione, largo impiego di leghe leggere con camicie e sedi-valvole di riporto; estensione dei sincronizzatori nei cambi, declino del 3 marce in favore del 4; ruote indipendenti assolutamente generalizzate almeno al treno anteriore; freni idraulici su quasi tutta la produzione; una prevalenza, che diremmo latina, dei cànoni estetico-aerodinamici nella trattazione della carrozzeria, senza più insistere nel predominio della nuda razionalità e della semplice comodità in caso di contrasto tra l'uno e l'altro gruppo di pregi; e per contro, una certa resistenza alle tipiche soluzioni estetiche americane, che non sono state assimilate. Notevoli in tutti i nuovi modelli da turismo, anche di modesta cilindrata, la cura della velocità, nonché il rilievo pubblicitario (fenomeno nuovo in Germania) dato a questo fattore. Prezzi invariati, non molto dissimili da quelli italiani.

L'Italia era presente a Berlino con tutte le sue quattro marche: *Fiat*, *Lancia*, *Alfa Romeo* e *Bianchi*. Ancora una volta la meccanica e la carrozzeria della nazione amica hanno raccolto simpatie vivissime o addirittura entusiastiche, anche sulle colonne della stampa berlinese. Due sole marche americane, due francesi, e tre inglesi, accanto alle nostre, conferivano al Salone una parvenza d'internazionalità.

Riassumere il carattere tecnico della produzione esposta a Ginevra è, per contro, impossibile, perché dovremmo passare in rivista, come si è detto, tutte le varie tendenze di tutta la produzione mondiale. Ben 54 marche di sole vetture da turismo presentavano circa 150 tipi, in oltre 250 esemplari variamente carrozzati. L'importanza di questo Salone è tutto nella statistica delle 54 marche: 17 americane, 12 francesi, 8 inglesi, 5 tedesche, 4 italiane, 3 svizzere, 2 cecoslovacche. La modesta rappresentanza numerica della produzione tedesca – che tuttavia ha in Svizzera il primo posto nelle importazioni – è naturale per la concomitanza dei due Saloni. In lieve regresso a Ginevra i veicoli industriali, presenti con 9 marche.

La « K. D. F. », vettura del popolo.

Enorme è l'interesse destato al Salone di Berlino dalla presentazione ufficiale della famosa *K.D.F.*, la vettura popolare, di cui tanto si parla da un anno a questa parte, venduta a 1000 marchi. Essa era esposta nei suoi tre tipi fondamentali di carrozzeria (guida interna, cielo apribile e *cabriolet*); ed i giornalisti italiani hanno anche potuto compiere una prova su strada. Abbiamo offerto a suo tempo ai lettori uno specchio di alcuni dati caratteristici principali di questa rivoluzionaria vettura: l'importanza del debutto consiglia di aggiornar le notizie ed aggiungere maggiori dettagli.

Il telaio è a piattaforma in lamiera stampata, con costola centrale (*tunnel*) d'irrigidimento, che può anche farlo classificare nei tipi cosiddetti a trave unica. Esso costituisce direttamente il fondo della carrozzeria, e porta il telaio tubolare delle poltroncine. Il serbatoio è sull'estremo anteriore, protetto dalla ruota di scorta: il tutto sotto il cofano, curvo e pendulo come quello della nostra 1500 – naturalmente più corto, non avendo da ospitare il motore. Anche i fari sono incorporati nei parafanghi, come nella 1500.

Il motore è posteriore e raffreddato ad aria con ventilazione forzata: quattro cilindri orizzontali trasversali a coppie, di alesaggio maggiore della corsa: 70 × 64, pari a complessivi 986 cmc. Col tasso di compressione di 1 : 5,6 esso rende, a 3200 giri, 23,5 cavalli, sufficienti per raggiungere – data la forma pronunciatamente aerodinamica della carrozzeria e il basso peso della guida interna completa (655 kg.) – i 100 km. all'ora. Le valvole sono in testa, parallele, comandate da aste e bilanceri; il carburatore è invertito. Il cambio è a 4 marce, con le due alte sincronizzate; la frizione monodisco a secco.

La sospensione è a 4 ruote indipendenti, del tipo a oscillazione longitudinale (« ginocchio ») con molleggio a lamine di torsione. La guida è a sinistra. I freni non sono idraulici, ma meccanici a tiranti.

La vettura ha il passo di m. 2,40, la carreggiata anteriore di m. 1,29 e posteriore di m. 1,25. Tutte le carrozzerie sono a 4 posti. Il consumo è annunciato non superiore a 7 litri per 100 km., a velocità normale.

La produzione automobilistica italiana.

In attesa dei dati ufficiali sulla produzione delle Case automobilistiche italiane nel 1938, sono note le cifre ufficiose della produzione nei primi 11 mesi. In tale periodo si sono costruiti in Italia, secondo i rilievi del Ministero delle Corporazioni, 54.719 autotelai da turismo, contro circa 56 mila del corrispondente periodo del 1937. La produzione di carrozzerie è stata di 48.507 unità, contro 49.124 del 1937. Il regresso è minimo e non preoccupante, anzi insensibile: a meno che si consideri non soddisfacente il solo fatto del mancato incremento numerico.

Un passo indietro più sensibile è stato registrato, come si prevedeva per molteplici circostanze, nella produzione dei veicoli industriali, che da circa 13 mila telai è passata a 9400, e da 13.289 carrozzerie a 9366.

Il percorso medio dell'automobile.

Si parla sovente degli automobilisti americani come di divoratori di chilometri, consumatori di una vettura per stagione – rispetto ai quali gli Europei, e specialmente gli Italiani, in regime di carobenzina, sarebbero degli autentici sedentari.

Vanni

Ecco ora, invece, una statistica americana, pubblicata dallo Stato di Michigan, recar cifre di ordine relativamente modesto. Dall'accurata inchiesta condotta per il 1938 è risultato che la percorrenza annua media degli automobilisti privati residenti nelle città superiori ai 200 mila abitanti è di 14.800 chilometri, mentre quella degli altri (rurali e piccoli centri) si limita a 11.800. L'analisi delle cifre offre altri raffronti interessanti: mentre le percorrenze tra i cinque e i dieci mila km., e quelle tra i 10 e i 15 offrono in campagna la stessa percentuale di fedeli (rispettivamente il 27% e il 28% del totale degli automobilisti), e solo il 5 per 100 di essi supera i 24 mila chilometri annui, il 21 per cento dei cittadini si limita a un massimo di 10 mila km.; il 36% raggiunge la media di 15 mila, e oltre il 15% tocca i 24 mila km.

La stessa statistica ci dice che mentre in campagna le vetture con meno di un anno di età non superano il 6% del totale, in città rappresentano il 14 per cento.

Quesiti fiscali.

Il nuovo regime tributario sulla circolazione degli automezzi, divulgato nelle Norme ministeriali di applicazione del R. Decr. 24 novembre 1938-XVII e in successive istruzioni interpretative, dà luogo ancora a incertezze da parte degli utenti, a giudicare dai quesiti che ci pervengono.

Ricordiamo, in evasione degli stessi, che:

La tassa di statistica (bollo da L. 20) sulle autovetture da trasporto personale (turismo) è obbligatoria, col relativo contrassegno, sia per le vetture già circolanti che col primo gennaio, secondo la precedente legislazione, avrebbero dovuto pagare la tassa di circolazione ordinaria, sia per le vetture di nuova immatricolazione entrate in circolazione dopo il 1° gennaio. Non è invece richiesta, per ora, per le vetture nuove, fruenti ancora dell'esonero di tassa per il primo anno (contrassegno speciale di L. 10, rilasciato entro il 1938), che dovranno soddisfare la nuova tassa di statistica non oltre la scadenza del contrassegno attuale. Poiché però la «statistica» di L. 20 è indivisibile, quanto meno per circolare nel prossimo dicembre tutte queste vetture dovranno munirsene: il risultato pratico quindi non cambia, tranne per chi sappia di dover immobilizzare la vettura alla scadenza dell'esenzione in corso e fino al 1° gennaio 1940.

Le vetture personali adibite all'uso promiscuo (fascia diagonale rossa per il trasporto di cose) vanno ricollaudate per l'accertamento della portata e relativa applicazione della nuova tassa di circolazione per autocarri in base alla portata. Salvo nuove disposizioni, già invocate dagli interessati, esse diverrebbero autocarri a tutti gli effetti di legge, compreso l'obbligo della revisione annuale a sensi dell'art. 78 del Cod. Stradale.

Tutte le esenzioni temporanee dalla tassa di circolazione previste dal precedente regime tributario, e in particolare l'esenzione semestrale per gli autocarri, i motocarri e i motofurgoncini nuovi di fabbrica, devono intendersi abrogate, e tutti questi veicoli devono pagare, all'ingresso in circolazione, la nuova tassa sulla portata utile. Tale tassa, però, viene riscossa con le modalità del r. decr. 9 gennaio 1938 n. 52, vale a dire che il pagamento si effettua in dodicesimi, in ragione dei mesi (computato quello in corso) che rimangono a trascorrere per giungere al termine dell'anno solare – oppure per quadrimestri, con decorrenza da qualunque mese.

Ha, invece, carattere unitario e indivisibile, in qualunque mese dell'anno venga corrisposta, la nuova tassa fissa di L. 200 stabilita per i rimorchi degli autoveicoli provvisti di licenza di circolazione ad uso speciale, nonché per i rimorchi turistici da campeggio e simili. Per questa tassa non è ammesso neppure il frazionamento quadrimestrale.

Per la circolazione in prova delle autovetture, motocicli e motoscafi destinati al trasporto di persone non è più richiesta alcuna tassa, neppure quella di statistica. Pertanto, le Prefetture accordano la targa in prova o il rinnovo, mediante la consueta procedura, senza più richiedere la bolletta di tassa.

Fili elettrici d'alluminio.

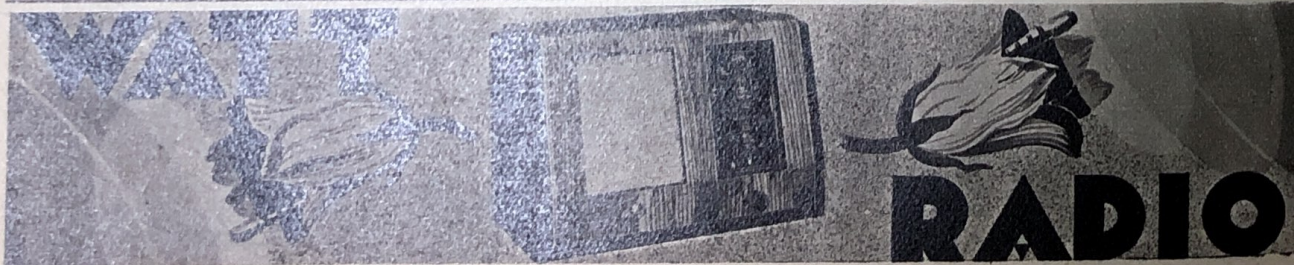
La campagna autarchica ha conquistato un'altra tappa nel settore automobilistico: si annuncia, infatti, da parte della principale Casa specializzata, che si crede verrà seguita dalle altre, che nella costruzione di tutti gli apparecchi elettrici di bordo il filo di rame è stato o verrà sostituito dal filo d'alluminio. Sinora l'impiego del metallo autarchico per eccellenza come conduttore elettrico era rimasto, nelle grandi industrie, allo stadio sperimentale: l'alluminio nella scala delle conduttività viene al quarto posto, dopo l'argento, il rame e l'oro. Secondo il suo grado di purezza e i trattamenti subiti, l'alluminio offre una resistenza elettrica tra il doppio e il triplo del rame: recentemente, però, si sono ottenuti fili di alluminio ricotto, in lega con silicio e ferro, la cui resistenza è appena del 60% superiore a quella del filo di rame elettrolitico ricotto, della stessa sezione. Con fili di sezione lievemente superiore, si sono ottenuti avvolgimenti egualmente robusti e con le stesse caratteristiche elettriche delle bobine in rame. Per l'isolamento delle spire, l'alluminio ha dimostrato di prestarsi facilmente al processo di ossidazione anodica, in luogo del rivestimento isolante.

L'auto con vetri doppi.

Un carrozziere inglese ha, per la prima volta, applicato in serie il parabrezza a doppio cristallo, con intercapedine ermetica, riscaldabile da un serpentino in derivazione dal tubo di scarico.

Questa semplice e pratica innovazione, incidentalmente invocata anni or sono sulle nostre colonne come perfezionamento degno di generalizzazione, è strano che abbia tardato sinora a comparire sul mercato: soprattutto in Inghilterra, dove le giornate fredde e umide prevalgono, e dove è tradizionale l'amore dell'automobilista per le comodità e le raffinatezze. È probabile pertanto che l'esempio faccia rapidamente scuola.

Il doppio vetro anteriore è molto semplicemente realizzato – stando ai disegni del catalogo che ci è caduto sott'occhio – per mezzo di una cornice di gomma stampata a doppia battuta, con sezione a fungo; il gambo, dello spessore di 15 mm., separa i due cristalli, mentre la testa, costretta a deformarsi dalla sagoma dell'alloggiamento nei montanti, blocca automaticamente i cristalli nell'altro senso, e fa tenuta verso il cofano e verso l'interno della carrozzeria. Dei due cristalli, solo l'interno è infrangibile, mentre l'esterno è di composizione flessibile e temprata. L'ammissione dei gas di scarico nel serpentino riscaldante è comandabile a mano sul cruscotto da una valvola rotativa cilindrica; il circuito si chiude con un ritorno al silenziatore.

Sono ovvî i vantaggi del sistema, che sostituisce il palliativo della cosiddetta visiera termica, eliminandone il consumo di corrente, le difficoltà di applicazione e i pericoli di distacco, l'ostacolo alla visuale del guidatore e all'estetica della vettura, e assicurando in qualunque stagione piena visibilità attraverso l'intero parabrezza, anziché per una piccola feritoia, eliminando il raggelo esterno e l'appannamento di condensazione interno.

OLIO AUTO SHELL

I residui carboniosi degli oli scadenti formano delle incrostazioni che logorano le valvole e i pistoni; di conseguenza diminuisce la potenza del motore. La formazione di incrostazioni può essere ridotta al minimo usando oli lubrificanti che resistono a qualsiasi temperatura del motore senza disintegrarsi. Gli oli Shell hanno anche questo requisito, che costituisce una ragione di più per preferirli.

Gli oli Shell sono raffinati con il più moderno processo a base di solventi selettivi.

Non tardate a sostituire l'olio invernale con l'olio estivo.

arberto carboni

9.39

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Escursione in Calabria: 15-21 maggio.

L'annuncio di questa escursione, che avrà luogo in primavera, ha destato il più vivo interesse nei Soci. Il programma è ormai concretato in ogni suo particolare e sarà inviato gratuitamente a chi lo richieda.

In questa Escursione verrà percorsa e visitata più che metà dell'intera Regione e precisamente tutta la parte situata a Sud di una linea che da Paola e da Cosenza per la Sila raggiunge Catanzaro e l'Jonio. Riserveremo, invece, ad uno dei prossimi anni la visita della Calabria settentrionale e dell'attigua Lucania, per l'evidente impossibilità di percorrere l'intera regione dal Pollino all'Aspromonte nel breve giro di una settimana.

Riassumiamo qui, nelle sue linee essenziali, l'itinerario del viaggio:

Lunedì 15 maggio – *Cosenza:* mattino, visita della città. Pomeriggio, partenza per la Sila: *Camigliatello Bianchi*, vivaio forestale della *Fossiata*, *Silvana Mansio*.

Martedì 16 maggio – Dalla Sila a Catanzaro per *S. Giovanni in Fiore*, *Lago Arvo Nocelle*, *Lago Ampollino*, *Tiriolo*. Nel pomeriggio, visita di *Catanzaro*.

Mercoledì 17 maggio – Mattino, partenza per Soverato, *Serra S. Bruno*. Nel pomeriggio proseguimento per *Stilo*, Roccella Jonica, Gioiosa Marina, Siderno, *Locri*.

Giovedì 18 maggio – Mattino, partenza per *Gerace*, Taurianova, piana di Gioia, Delianova, *Le Gambarie d'Aspromonte*. Nel pomeriggio, proseguimento per *Reggio di Calabria*. Visita della città.

Venerdì 19 maggio – Gita facoltativa a *Messina*. Visita della città e gita ai *Monti Peloritani* e alla *Punta del Faro*.

Sabato 20 maggio – Mattino, partenza per Villa S. Giovanni, *Scilla*, Bagnara Calabra, *Monte Sant'Elia*. Nel pomeriggio, proseguimento per Palmi, Gioia Tauro, Rosarno, Mileto, *Vibo Valentia*. Visita della città.

Domenica 21 maggio – Mattino, partenza per *Tropea*, Briatico, *Pizzo*, bonifica di S. Eufemia, *Nicastro*. Nel pomeriggio, proseguimento per *Belmonte Calabro* (omaggio alla tomba di Michele Bianchi), Amantea, *Paola* (visita del Santuario di S. Francesco).

Lunedì 22 maggio – Visita facoltativa di *Praia a Mare* e gita all'*Isola Dino*.

Gli Escursionisti faranno sosta in tutte le località qui citate in corsivo, per modo che, come è nelle tradizioni del nostro Sodalizio, la visita alla Regione riesca particolareggiata ed esauriente sotto ogni aspetto: artistico, storico, paesistico, folcloristico, agricolo e artigiano.

La quota di partecipazione è stabilita in *L. 800* per l'intera escursione. I Soci partecipanti godranno della riduzione del 50% sul prezzo dei biglietti ferroviari di andata da tutte le stazioni del Regno a Cosenza, e di ritorno da Paola.

Escursione ai Campi di Battaglia del Piave e del Montello: 9-11 giugno.

« *Da questa città e da questa terra, che ebbe l'orgoglio di vedere nuovamente le Armate italiane raggiungere una delle più grandi vittorie che la storia del mondo ricordi, desidero invitare tutti gli Italiani, che in questo momento mi ascoltano, a compiere, non soltanto nella ricorrenza del Ventennale della Vittoria, un pellegrinaggio dalle rive del Piave ai costoni del Carso. Essi vi troveranno, in primo luogo, i monumenti che noi abbiamo dedicato alla memoria dei nostri Caduti, monumenti che hanno una architettura gigantesca. Le gloriose madri dei nostri Eroi potranno vedere i nomi dei loro Caduti, dei loro cari, incisi in un metallo che sfiderà i secoli. . .* ».

La C.T.I., raccogliendo l'alto incitamento contenuto nel discorso del Duce del 21 settembre XVI, indìce per i propri Soci una nuova escursione ai Campi della Gloria e della Vittoria, che avrà per meta le rive sacre del Piave e le alture gloriose del Montello.

Chi passa oggi il ricostruito monumentale Ponte della Priula sul Piave e volge lo sguardo attorno a sé, riceve un'impressione di pace serena dall'aspetto del paesaggio che ride nelle pingui campagne, dal senso di ordine e dalla freschezza del nuovo che pervade tutte le cose. Ma se chiede il nome delle alture, dei borghi e dei castelli che vede, allora gli si presentano allo sguardo, rari e nebulosi dapprima, poi più numerosi e precisi, i fantasmi del passato. Le pendici del Montello si popolano, si popola tutto il vasto piano sottostante: ai piedi del Montello, Nervesa della Battaglia, col Monumento-Ossario, l'Abbazia martoriata, il Tempietto eretto alla memoria di Baracca, asso degli assi; dall'altra parte del Piave, la piana che vide le battaglie del Solstizio e della Sernaglia; più da presso, le rovine del Castello di S. Salvatore; in alto, lontani, contro il cielo, il Grappa, il Tomba, il Monfenera.

L'Escursione avrà inizio e conclusione a Treviso, che nel 1917 venne a trovarsi proprio nel centro dell'arco dal Grappa al Mare, dove l'Italia fermò l'offensiva avversaria, preparò la riscossa, conseguì la Vittoria decisiva per le armi nostre e alleate.

Un itinerario denso di soste consentirà di visitare i luoghi sacri alle memorie, più ricchi di storia, di arte e di bellezze naturali della Marca Trevigiana e di parte della provincia di Belluno: Castelfranco, che custodisce fra le sue rosse mura il capolavoro del pennello del suo Giorgione; Asolo, città dai cento orizzonti, dominata dalla Rocca preromana, con il castello che fu di Caterina Cornaro, regina di Cipro, e la tomba di Eleonora Duse; Possagno, paese natale del Canova; Cavaso del Tomba, Nervesa della Battaglia. Poi, varcato il Ponte della Priula e la Piana della Sernaglia, Valdobbiadene, Follina, celebre per l'antica Abbazia recentemente restaurata; la pittoresca strada del Passo di S. Boldo, che riconduce nella Valle del Piave, alle soglie del Cadore; Belluno, la Sella di Fadalto, coi pittoreschi laghi e gli imponenti impianti idroelettrici; Vittorio Veneto, che custodisce il Museo della Vittoria recentemente ordinato; la ridente Conegliano.

NEL MESE DI APRILE...

Per i giorni 1 e 2 aprile, nonché per il 31 marzo, il Calendario del Dopolavoro registra per Milano i Campionati Nazionali Agonistici maschili: VII Campionato di tiro allo storno, IV Campionato di tiro al piattello, VI Campionato di corsa di mezzofondo a squadre.

In questo mese a Genova avrà luogo una Mostra delle maioliche genovesi, che resterà aperta fino a luglio.

Sempre in aprile, durante la Riunione Nazionale Ippica di Merano si svolgeranno le seguenti manifestazioni: nei giorni 1, 2, 3 e 4, gare di bellezza per cavalli avelignesi; nei giorni 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14, concorso ippico; il 16, 23 e 30, corse al galoppo; nei giorni 16, 18, 20, 22 e 24, torneo di polo.

Oggi, 1° del mese, giorno consacrato ai *pesci di aprile*. Avviso alle persone troppo facili a prestar fede alle chiacchere.

Oggi, 1° del mese, entrano in funzione i nuovi Capitani Reggenti della Repubblica di S. Marino.

Dal 1° aprile al 31 maggio, a Napoli, III Mostra Sindacale di Architettura.

Dal 1° aprile al 31 ottobre, a Firenze, Mostra Medicea.

Il 2, a Roma, corsa ippica « Premio Parioli ».

Il 2, a Firenze, allo Stadio Berta, seconda gara nazionale di marcia.

Nei giorni 2 e 3, a Palermo, avranno luogo un Torneo nazionale femminile di scherma e il primo Torneo nazionale maschile a inviti di fioretto.

Il 3, XIII annuale dell'Opera Nazionale Balilla.

Il 3, apertura del VI raduno internazionale automobilistico del Nord Africa.

Per il 5 di questo mese sono previste in Francia le elezioni del nuovo Presidente della Repubblica.

Oggi, 7, Venerdì Santo, in molti luoghi d'Italia, tradizionali processioni: le più note per singolarità e per concorso di popolo, quella delle *casse* a Savona quella delle *Maschere* a Vercelli, quella del *Gesù morto* a Grassina presso Firenze, ecc.

L'8, Sabato Santo, a Firenze, antica e tradizionale cerimonia dello *Scoppio del carro*.

Il 9, prima prova per il Trofeo dell'Impero (Giro ciclistico della Toscana).

Dall'11 al 16, a Cremona, avrà luogo il Campionato italiano di scherma.

Il 12, apertura della XX Fiera Campionaria Internazionale di Milano, che si chiuderà il 27.

Il 15 e il 16, in Egitto, Raduno Internazionale Automobilistico del Cairo (vetture da turismo).

Dal 15 aprile al 15 settembre, a Brescia, Mostra della Pittura Bresciana del Rinascimento.

Il 16, a Milano, avrà luogo la Corsa ippica « Premio Emanuele Filiberto ».

Il 16, a Tripoli, si chiude la Fiera Campionaria, aperta dal 26 febbraio.

Il 16, avrà luogo il II Circuito Automobilistico di Campione d'Italia.

Dal 15 al 25, a Roma, Torneo Internazionale di Tennis, organizzato dal Circolo Tennis Parioli.

Il 19, a Budapest, gara per la Coppa Terszianski (sciabola) fra Ungheria e Italia.

Il 21, Festa del Lavoro e 2792° annuale di Roma.

Il 21, riunione in Campidoglio della Reale Accademia d'Italia in adunanza plenaria, per il conferimento dei Premi Mussolini.

Il 21, in tutta Italia, a cura dell'O.N.D., Campionati provinciali ginnico-militari a squadre.

Per il 21, il calendario della Federazione Italiana di atletica leggera prevede i Prelittoriali femminili a squadre.

Il 21, a Firenze, avrà luogo la corsa ippica « Premio dell'Arno ».

Il 22, III Assemblea quinquennale del Regime.

Sabato 22 cominceranno a funzionare le due nuove ruote del Lotto a Genova e Cagliari.

Nei giorni 22 e 23 aprile, a Roma, nel salone dei congressi della Mostra autarchica del Minerale Italiano, si terrà il I Congresso Nazionale per la valorizzazione del patrimonio idrominerale.

Il 23 avrà inizio, con anticipazione sulla data consueta, il Giro d'Italia, con un totale di premi di 300.000 lire. Quest'anno il Giro non si spingerà a sud oltre Roma.

Il 23, a Roma, incontro internazionale di pallacanestro Italia-Francia.

Il 23, a Milano, Corsa ippica ad ostacoli, Grande Premio della Fiera.

Il 23 aprile, a Milano, finale della Coppa « Morgagni » di ginnastica, a cura del Comando Federale della G.I.L.

Il 23, a Roma, sarà messa in gara la Coppa « Maresciallo Graziani » per ciclisti professionisti e indipendenti.

Il 24 avranno luogo a Oslo i Campionati europei di Lotta; contemporaneamente sarà tenuto il Congresso Internazionale delle Federazioni.

Il 24, a Parigi, incontro internazionale di calcio Francia-Germania.

Il 25, Anniversario della nascita di Guglielmo Marconi (solennità civile).

Dal 26 aprile al 14 maggio, a Siracusa, IX ciclo di rappresentazioni classiche.

A Firenze, il 27, inaugurazione del V Maggio Musicale.

Il 27, a Firenze, sarà finalmente inaugurato in S. Croce il monumento a Ugo Foscolo, commesso allo scultore Antonio Berti nel 1935.

Dal 28 di questo mese al 7 maggio si svolgerà, a cura della Federazione italiana sport equestri, il Concorso Ippico di Roma.

Il 30, in una città italiana da destinarsi, avrà luogo l'incontro internazionale di rugby Italia-Romania.

Il 30, a Milano, avrà luogo la corsa ippica « Premio Diana ».

Il 30 aprile, celebrandosi il III centenario della Costituzione degli Stati Uniti d'America, sarà inaugurata l'Esposizione Universale di New York.

Dal 30 aprile al 7 maggio, a Roma, XVI Concorso Ippico Internazionale.

G. F.

ITINERARI GASTRONOMICI

GENOVA (*)

RISTORANTI - TRATTORIE - OSTERIE

Per una elencazione di massima (necessariamente ridotta, ma che potrebbe essere completata in una edizione riveduta e corretta), tenuto presente che Genova non è una città radiale, ma che si prolunga in tentacoli lungo il mare a levante e a ponente e lungo le due valli del Bisagno e della Polcevera, abbiamo seguito questa suddivisione: *Genova centro*, zona di piazza Deferrari; zona adiacente a piazza Deferrari; zona a mare; zona del porto; zona delle alture.

Itinerari di levante, di ponente, di Val Polcevera, di Val Bisagno.

Nel Centro.

La piazza Deferrari, sebbene la espansione edilizia si spinga molto al di là dell'antica cerchia delle mura, continua ad essere considerata il centro cittadino; e nell'ambito di cinque minuti di cammino attorno ad essa troviamo, in vie e vicoli raccolti, molti ristoranti e trattorie raccomandabilissimi, frequentati, specialmente da mezzogiorno al tocco, da commercianti, professionisti e funzionari. Così, sulla piazza stessa, il *Ristorante De Ferrari*, il *Perelli* con buon pesce, cima piena e torta pasqualina; nella vicinissima Via San Sebastiano il ristorante omonimo; il *Gambrinus* con buona birra, ravioli, trippe; il *San Gottardo*, l'*Andrea* (succursale elegante dell'antica osteria di Sottoripa, dove la signora Roma cucina essa stessa alla casalinga le migliori specialità locali). Nella prossima piazza Umberto I, alla quale si accede attraverso il porticato e i cortili del grandioso Palazzo Ducale, il Ristorante *Due Colonne*, e lì presso, sulla piazzetta delle Erbe, il *Panson*, che ha nel nomignolo dell'antico proprietario tutto un programma e una visione di ventri obesi.

Poco più in su, verso la Porta Soprana, che s'apriva sulla cinta di macigni, costruita nel 1200 per difesa contro il Barbarossa, il Ristorante *Virgilio*; sotto la Galleria Mazzini l'*Europa*, con banco di vini e liquori; nel vico Casana il *Pippo Luce*; al largo di Via Roma il Ristorante rosticceria *Sacco*. Scendendo dalla piazza nella salita Pallavicini, il *Carrea*; e poco più oltre, per un dedalo di vicoli e vicoletti, presso Piazzetta del ferro, la *Corona di Ferro*. Non si nominano, per quanto si è detto in principio, i ristoranti toscani, bolognesi, piemontesi, che pure sono egregi, come la Buca di San Matteo, o l'Osteria Martini in Via Vernazza, con un Chianti di marca eccellente; e non si nominano molte trattorie, osterie e bettole ove si mangia ottimamente, disseminate nei labirinti della Genova medioevale.

A levante della piazza Deferrari, nel vico Santi, la trattoria dell'*Amedeo;* in vico Agogliotti la *Lena*, con le troffie al pesto; in Via Portoria, il *Cinotto*, poco lungi dal luogo ove Balilla lanciò lo storico sasso, e dove una lastra di marmo sul selciato occupa il punto preciso nel quale affondò il mortaio austriaco. In via XX Settembre, poco più in là del quadrivio di Portoria, il *Ristorante del Gino*, con ricca e assortita rosticceria. Sul prolungamento, invece di Portoria verso via Fieschi, all'ombra del nuovo grattacielo, il forno della *Bedin*, per la farinata e le torte, non disgiunte da una buona porzione di ravioli. Proseguendo per la via XX Settembre, il *Colombo*, sotto il Politeama Regina Margherita; all'angolo della via Cesarea, il *Ristorante Daddi;* più innanzi, oltrepassata la monumentale piazza della Vittoria e imboccato il Corso Buenos Aires, trovate, in piazza Savonarola, il *Manentasso*, coi moscardini lessi, sotto un pergolato estivo.

Nella zona a mare.

Da piazza della Vittoria volgendo verso il mare per le meravigliose nuove strade e passeggiate, prima di imboccare il Corso Italia, troviamo il Ristorante *San Pietro*, poi il *Giglio Rosso*; a metà circa del Corso Italia, poco prima di San Giuliano, la *baracchetta* sull'antico bastione del forte, con panche invece di sedie, ma col buon umore della padrona, che vi stringe la mano e vi propone i suoi piatti. Oltre San Giuliano, a destra, l'elegante stabilimento del *Lido*, con bei giardini sul mare e un salone a vetrata, ove si mangia e si danza. A sinistra, internato in ombre discrete, l'albergo ristorante *Nettuno*. Alla fine del corso, annunciata dal campanile d'una chie-

(*) Ved. nello scorso numero la prima parte di questa monografia dedicata alla cucina genovese. Vedi anche, sempre ne "Le Vie d'Italia", i seguenti "Itinerari Gastronomici": *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938; *Viterbo*, febbraio 1939.

setta, la spiaggia di Boccadasse, col Ristorante sul mare, meta di molti Milanesi e Torinesi che son partiti la mattina con la macchina per venir qui a consumare una colazione, resa più gradita dal bel sole ligure e dallo spruzzo delle onde marine. Sulla spiaggia il *Nino*, e poco più in su l'osteria delle *Geishe*, la quale, nonostante il soprannome dato alle sue padrone, non ha nulla di giapponese, ma è genovese schietta.

Nella zona del porto.

Dalla piazza Raibetta, in fondo a via San Lorenzo, fino alla piazza Principe, che dà il nome alla stazione ferroviaria di ponente, si svolge ad anfiteatro la via del porto, che il Petrarca chiamò la più bella strada del mondo. In piazza Raibetta la fama gastronomica è tenuta alta dal *Ristorante dell'Olivo*, dove si ammanniscono parecchi dei buoni piatti già ricordati. Uscendo dall'*Olivo*, a destra si erge lo storico palazzo San Giorgio sulla omonima piazza: la quale è congiunta per la breve via del Ponte Reale con la piazzetta di Banchi e la loggia dell'Alessi (borsa delle merci). Su questa piazzetta si adunano i commercianti, gli armatori, i capitani marittimi per negoziare; e le trattative si concludono spesso con una colazione in qualcuna delle trattorie e delle bettole che spesseggiano negli immediati dintorni.

Dalla *Santa*, in Vico Indoratori, troverete eccellenti minestre e pietanze all'uso locale, in particolare il *baccalà;* nei portici di Sottoripa le trattorie *delle Donne*, del *Dria*, della *Pina*, della *Carlotta*, del *Monticelli*, tutte rinomatissime per i ravioli, la zuppa di pesce, le torte, le sbirre, la buridda, la cima piena. Queste trattorie sono ricavate da locali semi-interrati e hanno stanzette negli ammezzati, che sporgono da una parte sulla piazza del Banco San Giorgio, con veduta sul porto, dall'altra sotto i porticati bassi e odoranti di spezierie. Espongono in vetrina tutte le loro materie prime, i pesci freschi, le carni, le verdure: entrate, ed ecco di fronte la cucina, ove donne esperte preparano magistralmente le zuppe, le minestre, le pietanze. Vi trovate, seduti gomito a gomito ai tavoli – tra i quali v'è appena spazio per passare di fianco – commercianti milionari, alti funzionari del Consorzio del Porto (e magari il Presidente), armatori, impiegati, *camalli* del porto, signore ingemmate; e un'aria di cordialità nel sorriso delle cameriere, che sono le figlie della padrona, la quale, quando non è al banco di cucina, lo sorveglia da vicino, e se ne stacca soltanto per chiedervi se siete rimasti soddisfatti e per mescervi l'ultimo bicchiere. Proseguendo per Via Carlo Alberto, nella piazzetta di fronte alla Darsena, una lapide ricorda che ivi era il fondaco di vino donato dalla Repubblica al garzone vinaio Giovanni Carbone, il quale, dopo il gesto di Balilla e la cacciata degli Austriaci, riportò le chiavi della città ai Senatori, dicendo: « Un'altra volta conservatele meglio ». E lì presso, schiacciato sotto la gloria del ricordo, il *Bazarin* apre il salone della sua osteria d'antica fama, dove un gobbetto serve a tavola strillando al cuoco: « *Due ministri!* », e i « ministri » sono soltanto minestroni. La via Carlo Alberto sbocca sulla piazza Principe, da cui si accede all'atrio della stazione per la breve via Andrea Doria, ove è il buon *Ristorànte Stella.*

Sulle alture della città.

Da piazza Deferrari si stacca a nord la via Roma, che sbocca nella piazza Corvetto (giudicata dal Carducci la più bella piazza d'Italia), e sempre in rettifilo prosegue la via Assarotti. Al principio di questa, a sinistra, ai piedi della salita San Rocchino, ecco il *Ristorante Piccolo Gerolamo.* In capo alla Via Assarotti, che sale con forte pendenza, la piazza Manin, e a destra la piazza dello Zerbino, con stupenda vista panoramica. Ivi è un'osteria, la *Zerbinna*, con forno di farinate e torte. Da piazza Manin, uscendo sotto l'antica porta, a sinistra è la via intitolata al colonnello garibaldino Antonio Burlando, e là sorride fra le piante il « *Ristorante del Caporale* », con buona cucina e buon vino, e qualche discreta camera.

Sopra piazza Manin troviamo la stazione della ferrovia turistica Genova-Casella, che trasporta ai luoghi delle antiche gite montanine, consuete ai Genovesi. Il tragitto intero dura un'ora. Stazioni intermedie: *Campi*, da cui per una bella strada campestre si giunge a S. Lorenzo di Casanova, con osteria, e a Camporsella, con altra osteria rinomata per le *lasagne col pesto; Torrazza*, con osterie e cucina casalinga; S. Olcese, idem.; *Cortino*, con una famosa trattoria nei boschi, molto frequentata dai buongustai.

Da piazza Manin (o da piazza Deferrari) con tassì, per le pittoresche vie Cesare Cabella e Carso, oppure da Piazza Corridoni con la apposita funicolare, si sale al *Righi*, sul colle del Peralto, uno dei luoghi più panoramici, con veduta amplissima e stupenda sul grandiosa porto e le Riviere da levante, mezzogiorno e ponente, e sulle montagne da tramontana.

Uscendo dalla funicolare, a destra s'incontra il buon *Ristorante Montallegro*, poco più in su, verso il forte Castellaccio, il *Ristorante Righi*, del cortesissimo artigliere Picco, degno di visita e di soggiorno.

Itinerari di Levante.

Sulla strada percorsa da Garibaldi coi suoi Mille, troviamo a *Sturla* il ristorante *Mori* e l'osteria dei Pescatori di fronte al mare, con buon minestrone e pesci fritti. Nella buona stagione si mangia all'aperto, fra i pescatori adusti che aggiustano le loro reti sotto il sole. La sete si placa con un buon vinetto bianco, dopo averla svegliata col sapido antipasto di acciughe salate.

Proseguendo, lungo la riva del mare, col tranvai elettrico o con gli autobus turistici si va da piazza Deferrari a *Priaruggia*, dov'era l'osteria della « *Bella Ninin* », celebre per esservisi rifugiato, nel 1867, Anton Giulio Barrili coi suoi, in cammino per raggiungere Garibaldi a Mentana; il *Rosso*, e a *Quinto* la bettola del « *Cicchetti* ». L'autobus sale a *S. Ilario alto* sopra Nervi, luogo delizioso, ove potete ristorarvi con un buon pranzetto dal *Lillo;* oppure, mantenendosi sulla strada costiera, raggiunge *Bogliasco*, dove troviamo sul mare la trattoria del « *Fran* », a cui convengono signoroni, pescatori, coppie di innamorati, compagnie di cantori popolari. La trattoria è un'istituzione: il Fran (abbreviazione ligure di Francesco), riceve in persona le ordinazioni sempre munito d'un bicchiere pel primo assaggio del vino che si serve; e se gli ordinate del pesce di qualità locale, ne incarica il suo pescatore, che in breve ritorna con la preda richiesta, viva e guizzante.

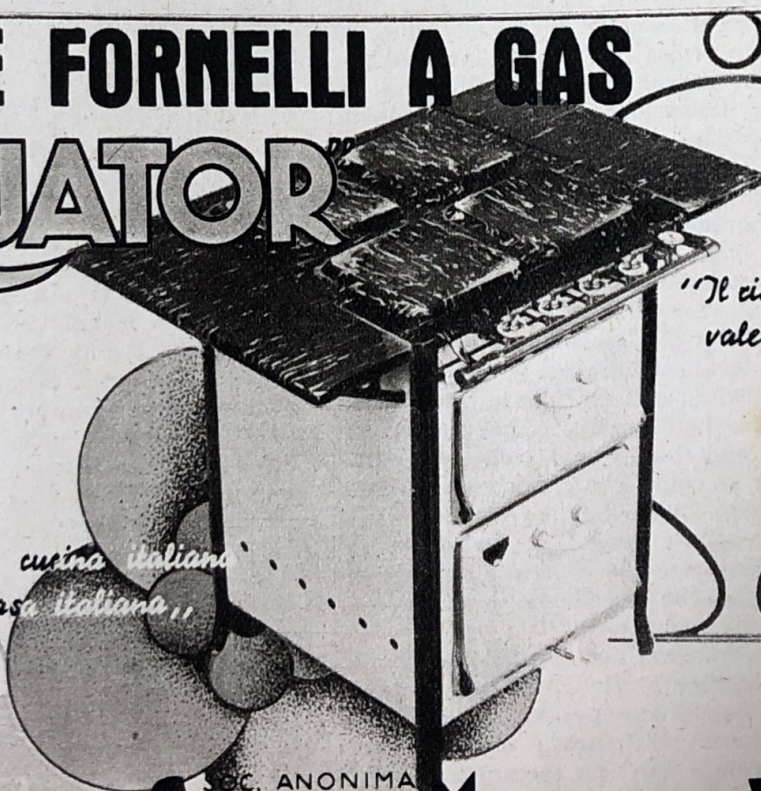
A *Recco* visitate la trattoria della *Morella*; e se vi piace la focaccia, che abbiamo descritta a suo luogo, raggiungete sulla strada di Uscio (dov'è la Colonia Arnaldi, che cura con i digiuni e le purghe i peccati di gola) l'osteria della « *Manuela* ».

Da Recco avete la scelta fra la strada costiera che vi porta a Camogli, e quella che, inerpicandosi per Ruta e valicando al *pertugio di Ruta* il monte di Portofino, se non volete fermarvi dal *Paolin*, vi conduce in declivio al di là, nel golfo Tigullio, a Santa Margherita.

Se sceglieste *Camogli*, recatevi a colazione dal « *Miché* », che nella sua trattoria vi farà gustare, oltre a buone pietanze, il pesce freschissimo, pescato all'attimo. O salite sul motoscafo (o – se vi piace – sopra un gozzo a remi) a sbarcate a *Punta Chiappa*, per mangiare le squisite lasagne del ristorante a picco sugli scogli. Se siete amante della montagna, potete guadagnarvi l'eccellente colazione a Punta Chiappa, raggiungendola da Camogli per una bella passeggiata alpestre lungo la mulattiera di S. Rocco.

Da Camogli, col motoscafo, potete proseguire oltre Punta Chiappa, doppiando il capo di Portofino, e costeggiando il promontorio roccioso coperto di pinete, fino al delizioso seno di *S. Fruttuoso*, celebre per le tombe dei Doria, e per il naufragio del « Cresus », la nave carica di oro e di soldati, che navigava verso la Crimea nel '54, e che ivi affondò. (Se il mare è calmo, se ne può scorgere ancora sul fondo il carcame).

La reverenza dei ricordi storici contrasta con gli acuti stimoli di appetito che la breve gita marittima e la purissima brezza profumata d'alghe e di iodio ha risvegliato nel vostro stomaco. A S. Fruttuoso vi aspetta la *Trattoria unica* (e in verità, più unica che rara), con le tavole sulla scogliera e sotto i tendoni, dove vi potete ristorare con eccellenti la-

sagne al sugo o al pesto, e con i prodotti freschissimi del mare, non escluse le aragoste, inaffiati da buon vino bianco o rosso.

Se invece siete scesi a *S. Margherita*, di là, per una meravigliosa strada sul mare (fermatevi a bere un aperitivo nel *Covo di Nord-est*) raggiungete il malioso *Portofino Mare*. (Non vi parlo del paesaggio: questi sono soltanto itinerari gastronomici). Vi troverete a scegliere fra il *Rolando* e il *Nazionale*, o la pittoresca *Trattoria Aurora*, fra gli ulivi, a picco sull'azzurrissimo mare.

Itinerari di Ponente.

A San Pier d'Arena potrete quietare gli stimoli del vostro appetito presso il celebrato *Giunsella* in via Barabino, in un salone tipo vapore transatlantico, che una volta sporgeva direttamente sul mare, ed oggi, dopo gl'imponenti lavori nel nuovo porto, prospetta sulle calate e sui bacini.

Il *Toro*, in via De Marini, con ottimo vino e pretta cucina genovese (specialmente i piatti di carne) e le pareti adorne di ritratti degli antichi e moderni assi della lotta; perché Ettore, il proprietario, fu sempre grande amico degli atleti, e dev'essere atleta egli stesso, a giudicarne dal nome col quale è conosciuta la sua trattoria.

In piazza Vittorio Veneto, il *ristorante del Centro*, dove accorrono d'estate i Genovesi, quando desiderano godersi il bel fresco dovuto all'assidua ventilazione naturale (San Pier d'Arena era chiamata la città del vento).

Già che siamo a San Pier d'Arena, non trascuriamo l'occasione di visitare, una sera, un locale curiosissimo e probabilmente unico nel suo genere. Si tratta della *Bottiglieria Montecucco*, in via G. D. Cassini, angolo Via Dottesio. All'apparenza, è una bottiglieria come tutte le altre; ma gl'iniziati chiedono con una strizzatina d'occhi d'essere introdotti nel *sancta sanctorum*. Vi aprono silenziosamente una porticina, e vi trovate d'un colpo in una sala oblunga, immersa in una misteriosa penombra; una luce ancor più misteriosa, laggiù, in fondo, illumina un podio e sul podio il sacerdote di questo inopinato rito. È il Montecucco in persona, un oste innamorato della musica, ma innamorato a tal punto, da aver speso e continuare a spendere cospicue somme per un impianto fonografico di prim'ordine e per la relativa discoteca, che egli arricchisce ogni giorno con la più scelta produzione di musica da camera e da teatro. Fu ed è conosciuto da tutti i migliori maestri ed artisti, che gli lasciano, in ricompensa della sua fedeltà e del suo amore per le muse, la loro fotografia con dedica; ed egli ne orna le pareti della sala d'audizione. Se nell'entrare, o nel sedervi ai tavolini, muovete leggermente una sedia, o sussurrate, o tossite, egli si volge a guardarvi con occhio severo. Ma terminata l'audizione, vi chiede cortesemente che cosa vogliate bere, e se desiderate un piccolo spuntino. Sentirete che squisita ventresca di tonno, ad esempio, e che eccellente Brachetto si possono gustare nella sua osteria!

A *Cornigliano*, la trattoria del *Serafin*, coi ravioli e pesci pescati al momento. Il Serafin era ben conosciuto dal Direttore d'una grande banca americana, vissuto alcuni anni a Genova; il quale, tornato in America, manda ogni anno un assegno di parecchi dollari agli amici, perché mangino dal Serafin i ravioli alla sua salute.

Con l'autobus salite sulla collina di *Coronata*, celebre pel suo vino bianco, e andate a berne una bottiglia dal *Mattelin* o dal *Vaccamorta*, s'intende, per inaffiare un buon pranzo alla genovese.

A *Sestri Levante*, dal *Relio*, nel ristorante della Grotta, locale caratteristico, con grotte e laghetti, potete rimpinzarvi di ottimi ravioli e di vitella all'uccelletto; come pure dalla *Cichinin*, ostessa di antico stampo.

Ecco *Pegli*, bella stazione balneare, col duplice *Puppo*: il *Puppo a monte*, vicino alla stazione ferroviaria, e il *Puppo a mare*, con bella veranda a vetri sulla spiaggia e con cibi scelti, serviti sotto la veranda.

E, ultimo sobborgo della grande Genova, *Voltri*, dove potrete trovarvi assai bene dal *Barî* (barile), al Ristorante *San Giorgio*.

> ...Io vo' vedere il cavalier de' santi,
> Il santo io vo' veder de' cavalieri.

Itinerari di Val Polcevera.

Da San Pier d'Arena, lungo la Polcevera, giungiamo a Rivarolo, dove nel *Ristorante del Gioxe* (Giuseppe) si gustano i migliori piatti delle cucina genovese; a *Bolzaneto* ugualmente nella bettola del *Vigo*. Da Bolzaneto, per breve salita, che si percorre in pochi minuti in tassì, si raggiunge, sulla ridente collina di *Murta*, l'osteria del *Colla*, con buoni cibi all'uso casalingo genovese, e con eccellenti vini bianchi della collina stessa. Dall'osteria, con pergolato estivo, si gode una bella veduta sulla vallata. Si vede anche, sulla sommità del monte Figogna, il famoso santuario della Madonna della Guardia, conosciutissimo non soltanto in Liguria, ma anche in Piemonte e in Lombardia. Vi si giunge con guidovia da Serro, poco oltre Bolzaneto, e di lassù si domina tutta la Val Polcevera. Se la giornata è limpida, il panorama è meraviglioso: si scorgono più di cento pievi disseminate per i monti e le valli. Compiuti i doveri religiosi, si può sedere a mensa nelle varie trattorie che circondano il Santuario, fra le quali raccomandabili quelle dello *Strizioli* e del *Turbi*.

Itinerari di Val Bisagno.

La città tentacolare si inerpica anche per la vallata del Bisagno, alpestre e rude. Lungo la strada che fiancheggia il torrente si trova qua e là qualche osteria popolaresca; ma a noi interessa, più che altro, indicare due sole località tipiche come mete che i Genovesi si propongono per le loro gite domenicali. Dalla piazza Deferrari, a mezzogiorno, parte un autobus che in mezz'ora porta a Sant'Eusebio, chiamata, con eufemismo un po' ardito, la *Svizzera genovese*. Tra i boschi si spargono liete comitive e siedono a tavola nelle trattorie del « *Sindaco* », del *Rebecchecco*, del *Carlin*. Chi ha tempo vi si rechi, perché vi si mangia e beve bene: chiedete, per esempio, dal Rebecchecco, un piatto di lasagne e un fritto misto.

Da piazza Colombo, un altro autobus vi porta ai piani di Creto, ridenti nella buona stagione, specialmente in maggio, quando i pendii erbosi son tutti fioriti di narcisi selvaggi. Passeggiate per le estese praterie, dove trovate ancora qua e là tracce delle trincee scavate nel 1800, al tempo del famoso blocco di Genova; e quando avete appetito, nessun pericolo di morir di fame: non mancano le trattorie, tutte buone, disseminate sull'altipiano, capaci di ristorarvi le forze e preparavi alla discesa, pel ritorno alla metropoli.

ACHILLE NOLI

CICLO-MOTO-TURISMO

PERCHÈ I CICLISTI POSSANO METTERSI IN REGOLA CON LE DISPOSIZIONI DI LEGGE

Come è noto, a sensi del R. Decreto Legge 22 dicembre 1938-XVII, n. 2139 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 34 del 10 febbraio scorso, tutte le biciclette circolanti in Italia dovranno avere, entro il 10 agosto prossimo, la superficie esterna del parafango posteriore, in tutta la parte retrostante al sellino, tinta in bianco, non che un **dispositivo catarifrangente rosso collocato verticalmente sul parafango stesso,** *venti centimetri dietro la verticale passante per il mozzo della ruota.*

Il nostro Sodalizio, persistendo nella campagna intesa ad agevolare l'osservanza delle nuove norme da parte dei ciclisti – campagna che ha avuto una prima realizzazione nella Settimana del parafango bianco *del dicembre scorso –, ha ora stabilito di mettere in vendita ai propri Soci il prescritto dispositivo catarifrangente ad un prezzo ridottissimo, tale cioè da indennizzare soltanto le spese di costo.*

Dal 10 aprile p. v. il catarifrangente verrà spedito, franco di porto, ai Soci che invieranno **L. 3,30** *all'Amministrazione della C.T.I. (per spediz. raccom. L. 0,60 in più).*

Per offrire ai Soci la possibilità di procurarsi l'apparecchio con la maggiore sollecitudine, esso sarà posto in vendita anche presso i nostri Uffici di Milano (corso Italia 10), Torino (via Carlo Alberto 41-43), Bergamo (Portici P.ta Nuova), gli Uffici C.I.T. di Ancona (corso Vitt. Eman. 4 d), Arezzo (Portici di via Roma 24), Bari (via Calefati), Bologna (piazza Nettuno 2), Bolzano (piazza Vitt. Eman. III 12), Brescia (piazza della Vittoria), Cagliari (via Roma 53), Como (piazza Cavour 2), Ferrara (corso Roma 18), Firenze (via Cerretani 5), Fiume (Riva Eman. Filiberto 8), Genova (via Carlo Felice 4), Littoria (corso Vitt. Eman. III), Livorno (piazza Vitt. Eman.), Mantova (via Goito 4-6), Merano (corso Principe Umberto 7), Modena (piazza delle Uova), Napoli (piazza Municipio 72), Padova (piazza Cavour 2), Palermo (via Roma 320-322), Parma (via Mameli 9c-9d), Perugia (piazza IV Novembre 16-18), Pisa (Lungarno Regio 4), Roma (piazza Colonna, 193), Sanremo (corso Vitt. Eman. III 20), Sassari (piazza d'Italia 10-A), Trento (via Roma 42), Trieste (Ufficio Centrale Viaggi e Turismo della Venezia Giulia, piazza Unità 5), Venezia (piazza S. Marco 48-50), Verona (piazza Vitt. Eman. 2), Viareggio (via Garibaldi 30), Zara (Riva IV Novembre) e le seguenti Agenzie: Como (Lungo Lario Trieste, 2), Ronchi; Firenze (piazza Madama 7), Gondrand; Gorizia (corso Vitt. Eman. III 18), Appiani; Imperia, Fava; Pavia (corso Vitt. Eman. 65), Moretti; Reggio Emilia (via Don Andreoli), Fornaciari.

La " Coppa Mussolini ".

Questo fascicolo viene dato alle stampe mentre già i motociclisti italiani si preparano alla disputa della *Coppa Mussolini* sul percorso Milano-Roma-Napoli-Taranto, di 1283 chilometri. Ancora una volta questa classica gara, che non trova l'eguale in nessuna altra organizzazione internazionale, attira l'attenzione di tutto il mondo motociclistico. Mentre altrove lo *sport* langue, mentre anche nei Paesi più tradizionalmente motociclistici si vanno escogitando nuove formule per ravvivarne l'interesse che langue o per ridare significato a prove ormai prive d'importanza, la Coppa Mussolini si afferma trionfalmente con la formula più semplice e più suggestiva: quella della gara di velocità su strade aperte al traffico. I motociclisti italiani sono riconoscenti al Duce, il quale ha voluto che, nel suo nome, questa prova si ripetesse. E sono orgogliosi di questa manifestazione, che è testimonianza inequivocabile della maturità del motociclismo fascista, potenziato dalla superba rete stradale italiana e dalla perfetta disciplina che regna sulle nostre grandi direttrici del traffico.

La preparazione alla " Sei giorni ".

Hanno avuto e avranno, nella corrente stagione, il massimo rilievo le gare fuori strada. A Bologna è stata accolta con pieno favore l'iniziativa di una gara a squadre, su un « percorso di guerra », accuratamente scelto e segnalato, e particolarmente idoneo per mettere in evidenza le qualità di resistenza e di manovrabilità delle macchine, e la capacità del pilota. Questo tipo di attività, che partecipa dell'addestramento sportivo e di quello militare insieme, si riallaccia alla preparazione dei motociclisti italiani per la *Sei giorni* internazionale, che avrà luogo in Germania, e di cui recentemente è stato sancito un nuovo regolamento con alcune modifiche intese ad adeguare più armonicamente la gara alle concezioni moderne dell'impiego della motocicletta. Fermo restando il concetto di manifestazione di regolarità, con tratti di percorso fuori strada e con classifica per penalizzazioni, è stata abolita la prova finale dell'ora di velocità; ed è stata, invece, ammessa una gara finale fuori strada su un percorso di dieci chilometri, da compiersi in un tempo determinato. Se anche dopo questa prova le squadre concorrenti (formate di quattro uomini, di cui non più di due con macchine della stessa cilindrata) si trovassero alla pari, lo stesso percorso fuori strada sarà ripetuto a velocità libera, e la classifica per tempi stabilirà la graduatoria definitiva.

La *Sei giorni* avrà luogo nella zona di Salisburgo, con centro a Berchtesgaden, dove ogni giorno faranno capo i traguardi di partenza e d'arrivo delle sei tappe, le quali si svilupperanno attraverso tracciati di caratteristiche svariate. Tutto il percorso sarà segnalato almeno otto giorni prima della gara e messo a disposizione dei concorrenti per gli allenamenti. Inoltre, è stata aggiunta una prova di qualificazione, della durata di due ore, sull'autostrada per la quale sarà fissata una media minima per ciascuna classe.

L'importanza della manifestazione e il vivo interessamento dei motociclisti italiani hanno dato impulso all'attività preparatoria, essendo ormai acquisito il criterio che una « Sei giorni » non si può vincere se non dopo una lunga, assidua, razionale pre-

parazione. Questo ha determinato, con la diffusione delle corse fuori strada, una valorizzazione del *Trofeo turistico* della R. F. M. I., le cui prove sono state portate a tre, compresa la *Coppa del Re Imperatore*, organizzata a Roma. Le altre due prove sono la *Coppa delle Alpi*, di nuova istituzione, indetta dall'A. M. Milano per il 14 maggio, e la *Gara di regolarità* dell'A. M. Torino, in calendario per l'11 giugno.

La stagione ciclistica.

La stagione ciclistica è in pieno sviluppo, e le prime corse si sono svolte con ottimo successo, auspicio di una attività attraente per il nuovo indirizzo assunto da alcune manifestazioni classiche. Il *Giro d'Italia*, ad esempio, sarà disputato su un nuovo percorso e avrà il suo naturale complemento a settembre nel *Giro dei tre Mari*. Inoltre, si disputeranno sulle strade i *Campionati del Mondo*, che saranno organizzati quest'anno dalla nostra Federazione nell'ultima decade di agosto.

Come si vede, si prepara un intenso lavoro per i ciclisti italiani, anche se essi hanno deliberatamente rinunziato al *Giro di Francia*.

G. Cc.

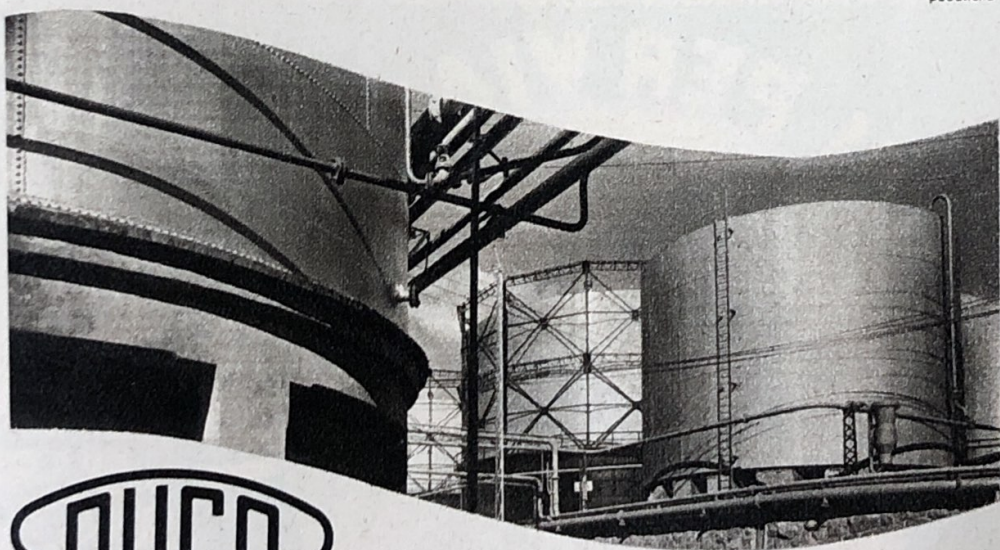
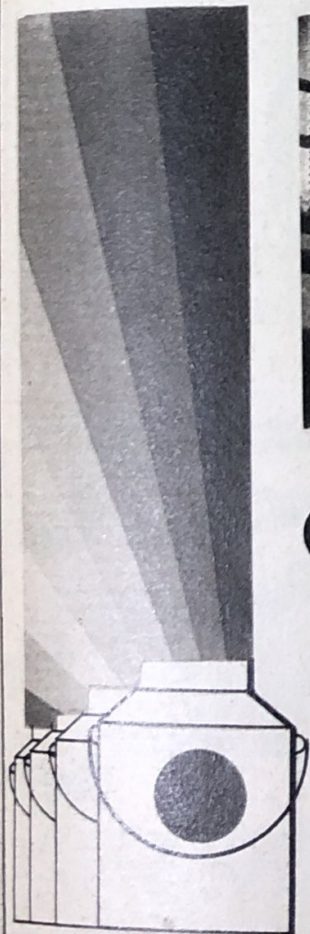
Il cicloturismo alla Mostra del Ciclo.

Il visitatore, che ha cercato alla recente Mostra del Ciclo quanto essa offriva di particolare interesse per il cicloturista, ha dovuto rivolgere la sua attenzione agli accessori e alle parti staccate. Infatti, macchine spiccatamente adatte al cicloturismo non ne abbiamo trovate. Invece, abbiamo avuto occasione di vedere esposti quasi una diecina di tandem.

Tra le parti staccate, notevoli anzitutto le novità in fatto di cambi di velocità. La nota casa italiana che produce il cambio a tendicatena e deragliatore ha finalmente presentato un tipo per cicloturismo. Questo tipo ha il tendicatena a molla e il comando del deragliatore a manopola. È così possibile, continuando a pedalare e senza togliere la mano dal manubrio, cambiare celermente il rapporto.

Altre novità molto importanti (che saranno in commercio tra breve) offriva la nota casa produttrice del più famoso freno a contropedale: un deragliatore a manovra istantanea e facilmente applicabile a tutte le biciclette, nonché due bellissimi cambi nel mozzo, uno a tre velocità senza freno, l'altro a tre velocità con freno ad espansione. Quest'ultimo, integrato da un altro freno ad espansione sulla ruota anteriore, rappresenta quanto di più razionale, completo e moderno si possa montare su una bicicletta per cicloturismo.

Un deragliatore originale impiega una catena elastica in sostituzione del tendicatena: una soluzione semplice, di cui vedremo in pratica i risultati.

A tutti è noto che la parte della bicicletta alla quale occorre dedicare molta attenzione è la ruota. Infatti, quanto più essa è leggera e scorrevole, tanto più s'addice all'uso cicloturistico. Fino ad oggi i nostri costruttori (contrariamente a quanto si faceva all'estero) non si erano preoccupati di questa esigenza. È, dunque, una prova di più che si pensa davvero al cicloturismo il fatto che abbiamo trovato cerchi e gomme notevolmente alleggeriti. Particolarmente consigliabili sono due nuovi prodotti della casa che produce il balloncino di para, a cui altre volte accennammo: si tratta di un cerchio di alluminio di

adatto profilo, con fianchi piatti per freni a pattino, e di un balloncino costruito con tela leggera da tubolare e coperto tutto di para, integrato da camera d'aria, pure più leggera. Il complesso cerchio-gomma pesa meno di un chilogrammo, cioè solo una volta e mezzo quello di una leggerissima ruota da corsa.

Tra le varie minuterie, accenneremo soltanto a un semplice cambio di velocità per la dinamo e a una nuova dinamo nel mozzo, che elimina l'attrito per sfregamento e l'usura del pneumatico.

Quanto ai diversi veicoli, insisteremo sulle biciclette motorizzate presenti alla Mostra e interessanti per molti cicloturisti. Tempo addietro avemmo occasione di descrivere le caratteristiche del motorino *Saxonette*, detto « Mozzo Torpedo motorizzato ». Ora questo motorino è arrivato anche in Italia e i primi esemplari di biciclette motorizzate si sono visti alla Mostra. Si tratta di macchinette veramente indovinate e capaci di soddisfare il cicloturista che non può o non vuole pedalare. Ricordiamo che il motorino, facente parte della ruota posteriore e comprendente il freno contropedale e una frizione, ha la cilindrata di 60 cmc., e che, pur consentendo una velocità in piano di 28 chilometri orari e il superamento delle salite fino al 7 per cento, richiede davvero un minimo di carburante: un litro e mezzo per cento chilometri. Le biciclette motorizzate (opportunamente rinforzate e integrate da gomme della sezione 26 × 2), sono ora prodotte da diverse fabbriche e costano poco più di duemila lire.

Abbiamo accennato a due fatti che documentano una rinascita del cicloturismo. Molti altri indici confermano, poi, che in questo momento si comincia a pensare seriamente, da parte di numerosi ciclisti, alle possibilità di svago e di cultura (fisica e intellettuale) che offre questo salutare esercizio. L'esempio suscita pian piano nuovi adepti, e gli accenni della stampa, un tempo sporadici, diventano frequenti. Per accentuare la propaganda, profittando del momento favorevole, occorrerebbe sviluppare e coordinare l'attività delle organizzazioni (giovanili, dopolavoristiche, G.U.F., ecc.), che possono occuparsene proficuamente, creare le attrezzature accessorie, e soprattutto convincere i costruttori a provvedere i tipi adatti.

Le suddette iniziative sono legate una all'altra; ciascuna attende che l'altra s'avvii. È da sperare che l'opera di chi si occupa della propaganda cicloturistica contribuisca a far germogliare sollecitamente il seme, che ci sembra ormai turgido.

Un'automobile... una motocicletta... due biciclette... sono i premi del GRANDE CONCORSO di cui pubblichiamo il regolamento a pag. 537

TRA I LIBRI

Appunti bibliografici.

Ingg. HARLEY DI SAN GIORGIO E ALBERTO DATTRINO – *Come si progettano e come si eseguiscono gli impianti di riscaldamento a termosifone*. Pag. 254 con figure e tabelle. Ed. G. Lavagnolo, Torino 1938-XVI. L. 10.

ETTORE ROTA – *Il problema italiano dal 1700 al 1815 (L'idea unitaria)*. Documenti di storia e di pensiero politico. Collezione diretta da Gioacchino Volpe. Pag. 258. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano 1938-XVI. L. 12.

ARTEMIO FERRARIO – *Invenzioni e inventori nel XX secolo*. Enciclopedia Scientifica Monografica Italiana del XX Secolo diretta da E. Castelli. Serie I, n. 1. Pag. 584 con 33 tav. fot. f. t. Ed. Valentino Bompiani, Milano 1938-XVI. L. 30.

P. GREGORIO GIOVANARDI – *Nel primo centenario della morte dell'umanista savignanese Can.co Luigi Nardi* (1837-1937). Appunti bio-bibliografici. Pag. 24. Stab. Tip. Garattoni, Rimini 1938-XVI.

MANLIO MISEROCCHI – *La « Legionaria »* (Tra i volontari del Marocco). Pag. 186. Ed. Rispoli, Napoli 1938-XVI. L. 10.

EDIZIONE NAZIONALE DELLE OPERE DI GIOSUE CARDUCCI, *Lettere*. Vol. I. 1850-1858. Pag. 355. Ed. Zanichelli, Bologna 1938-XVI.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE-DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI – GIUSEPPE MORETTI – *L'Ara Pacis Augustae*. Pag. 15 con 27 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1938-XVI. L. 4,50.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE-DIREZIONE GENERALE DELLE BELLE ARTI-LE GUIDE DEI MUSEI ITALIANI – ANTONY DE WITT – *La collezione delle Stampe della R. Galleria degli Uffizi*. Pag. 310 con 88 tav. f. t. Libreria dello Stato, Roma 1938-XVI. L. 50.

BRUNO DUDAN – *Il Dominio veneziano di Levante*. Pagine 299 con carte f. t. Ed. Zanichelli, Bologna 1938-XVI. L. 20.

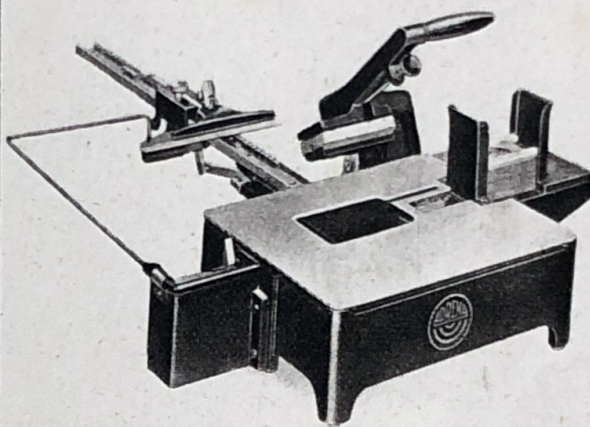
GIORGIO BARDANZELLU – *Giuseppe Macherione poeta del Risorgimento e profeta della nuova Italia*. Estratto dalla « Rassegna Storica del Risorgimento », giugno 1937-XV. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV.

Sette madrigali e sonetti di MICHELANGELO BUONARROTI messi in musica da OSWALT STAMM. Presso Francesco Jost (Peterssteinweg 1), Lipsia 1939.

SALVATORE PITRUZZELLA – *Naro*. Arte, storia, leggenda, archeologia. Pag. 127 con illustraz. Presso l'Autore, via Benedetto Civiletti 6, Palermo. 1938-XVII, L. 30.

Mostra di Melozzo e del Quattrocento romagnolo. Pag. 164 con tav. f. t. Forlì, Palazzo dei Musei, giugno-ottobre 1938-XVI.

GIUSEPPE SOLIMENA – *La madre nel canto dei poeti e nella concezione fascista*. Con prefaz. di Eleonora d'Arborea. Pag. 203. Tip. Paloscia, Lavello 1938-XVII. L. 15.

Gli Annali dell'Africa Italiana. Anno I, N. 2. Pag. 732 con illustrazioni, carte geografiche e topografiche f. t. L. 40. – N. 3 e 4, pag. 1415 con illustrazioni. L. 80. A cura del Ministero dell'A.I. Ed. A. Mondadori, Roma 1938-XVII.

GIORGIO NICODEMI – *In memoria di Leonardo Bazzaro*. Pag. 32 con illustraz. e tav. f. t. Ed. Casa «Ariel» (viale Montenero 78), Milano 1938-XVII. L. 50.

V. BEONIO-BROCCHIERI – *Il mio volo traverso la Russia Sovietica*. (*Al vento delle steppe*). Pag. 315 con 18 tavole f. t. e una carta itineraria. Ed. U. Hoepli, Milano 1939-XVII. L. 12,50.

DAVIDE FOSSA – *Lavoro italiano nell'Impero*. Pag. 570 con 153 illustrazioni. Ed. A. Mondadori, Milano 1938-XVII. L. 30.

CONFEDERAZIONE FASCISTA DEGLI INDUSTRIALI – *L'autarchia in Germania*. Pag. 339. Volume 2° della Collana «Rivelazioni e Studi». Ed. Confederaz. Fascista degli Industriali (piazza Venezia, 11), Roma 1938-XVI. L. 25.

A. LESSONA – *Verso l'Impero*. Memoria per la storia politica del conflitto italo-etiopico. Pagine 284. Ed. Sansoni, Firenze 1939-XVII.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. 22,20	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. 110,20		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. 350,—		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 450,—		(Estero L. 600,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1939-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 28 febbraio 1939 .		N. 121.913
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939 alla stessa data		» 4.830
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. 258.034	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 28 febbraio 1939 .	» 1.015	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1939	» 9.578	
		» 268.627
		N. 395.370
Presumibili rinnovi annuali già inscritti nel 1938 che non pagarono ancora la quota del 1939 e presumibili nuove inscrizioni . .		» 45.000
Totale Soci . . .		N. 440.370

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

MOD. C1Bd.
KILOWATTORE
C.G.S.
CONTATORI
RADIO
MOD C1B
CONTATORI
MONOFASI
AD INDUZIONE
A SEMPLICE E
DOPPIA TARIFFA
MOD. C1B E C1B D
TEATRO
ITALIA